

NUMMER 28

'40 ~ '45 TOEN & NU



**OPERATIE JERICHO
DE AANVAL OP AMIENS**

**PRIJS:
F 5,40
B. FR. 90**

'40~'45 TOEN & NU

NUMMER 28

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E15 3 JA.

Voor Nederland: Tijl Periodieken Service, Drift 13, Postbus 139, 3500 AC Utrecht, tel. 030-319446.

Abonnementen: Binnenland f 21,50 (incl. 4% BTW), België, Luxemburg, Ned. Antillen, Suriname f 21,50.

Overige landen f 25,90. Verschijnt per kwartaal. Verkoopprijs Nederland f 5,40, België Bfrs 90. Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen 2 maanden vóór vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

Bestellingen van eerder verschenen uitgaven (zolang de voorraad strekt) door storting of overmaking op postgiro 267122 van Tijl Libertas B.V., Drift 13, 3512 BR Utrecht onder vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen vermeerderd met f 3,— verzendkosten.

Advertenties: tarieven op aanvraag

Druk: Koninklijke Tijl N.V., Blaloweg 20, 8041 AH Zwolle

Verkoop/distributie: Betapress b.v., Gilze

© Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.



INHOUD NUMMER 28

FRANKRIJK

De aanval op Amiens	1
Devliegers	1
De verzetsbeweging	4
De aanval	6

NOORWEGEN

Het verhaal van de verdwenen Duitse bommenwerper	20
'Weserübung'	20
Neergeschoten	22
De strijd om te overleven	24
Ontdekt	24
Het vergeten vliegtuig	25
Bezoek aan het wrak	25
Conservering	29
De Duitse bemanning	30
De Britse bemanning	31
De reünie	32
De plaats van het ongeluk	34
Noors PS	35

JAPAN

Wrakkenberging in de Stille Oceaan	
— Kawanishi Shiden-Kai	36

ENGELAND

Turncoat 109	40
--------------	----

AUSTRALIË

Luchtaanval op Broome	44
-----------------------	----

DUITSLAND

De ondergang van de Prinz Eugen	49
---------------------------------	----

Voorplaat: 14 juli 1979 — Een jachtvliegtuig van het Type Shiden-Kai van de Japanse marine wordt na 34 jaar van de bodem van de Hido-baai naar de oppervlakte gebracht. (Tadashi Murashima)

Middenpagina's: Het smadelijk einde van de Prinz Eugen in de buurt van het Pacific-eiland Enubuj, op 12.000 mijl van haar Duitse basis.

Verantwoording:

In het artikel over de luchtaanval op Broome zijn samenvattingen opgenomen ontleend aan de **Official History of the Royal Australian Air Force 1939-1945**.

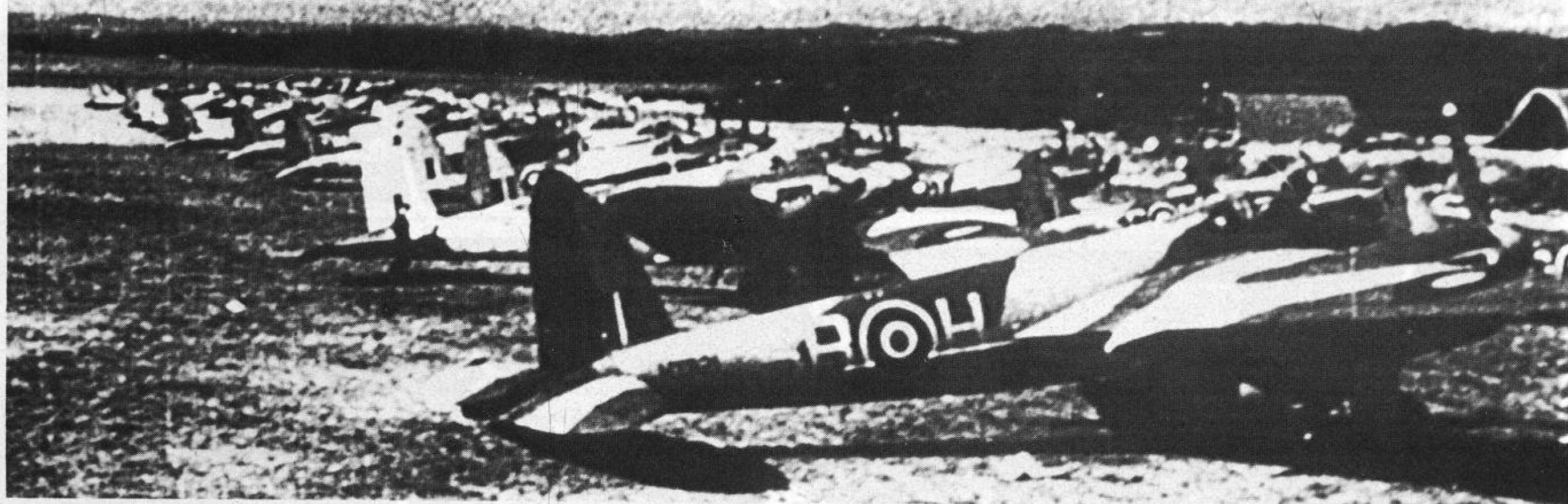
Het copyright van foto's voorzien van de afkorting 'IWM' berust bij het Imperial War Museum te Londen.



De leider van de aanval, luitenant-kolonel Charles 'Pick' Pickard, met zijn waarnemer, kapitein John Broadley, staande voor hun vliegtuig op de basis Hunsdon in januari 1944. Beiden zouden de volgende maand tijdens hun missie sneuvelen.

**'40~'45
TOEN & NU**

FRANKRIJK



OPERATIE JERICO DE AANVAL OP AMIENS

door John Reed

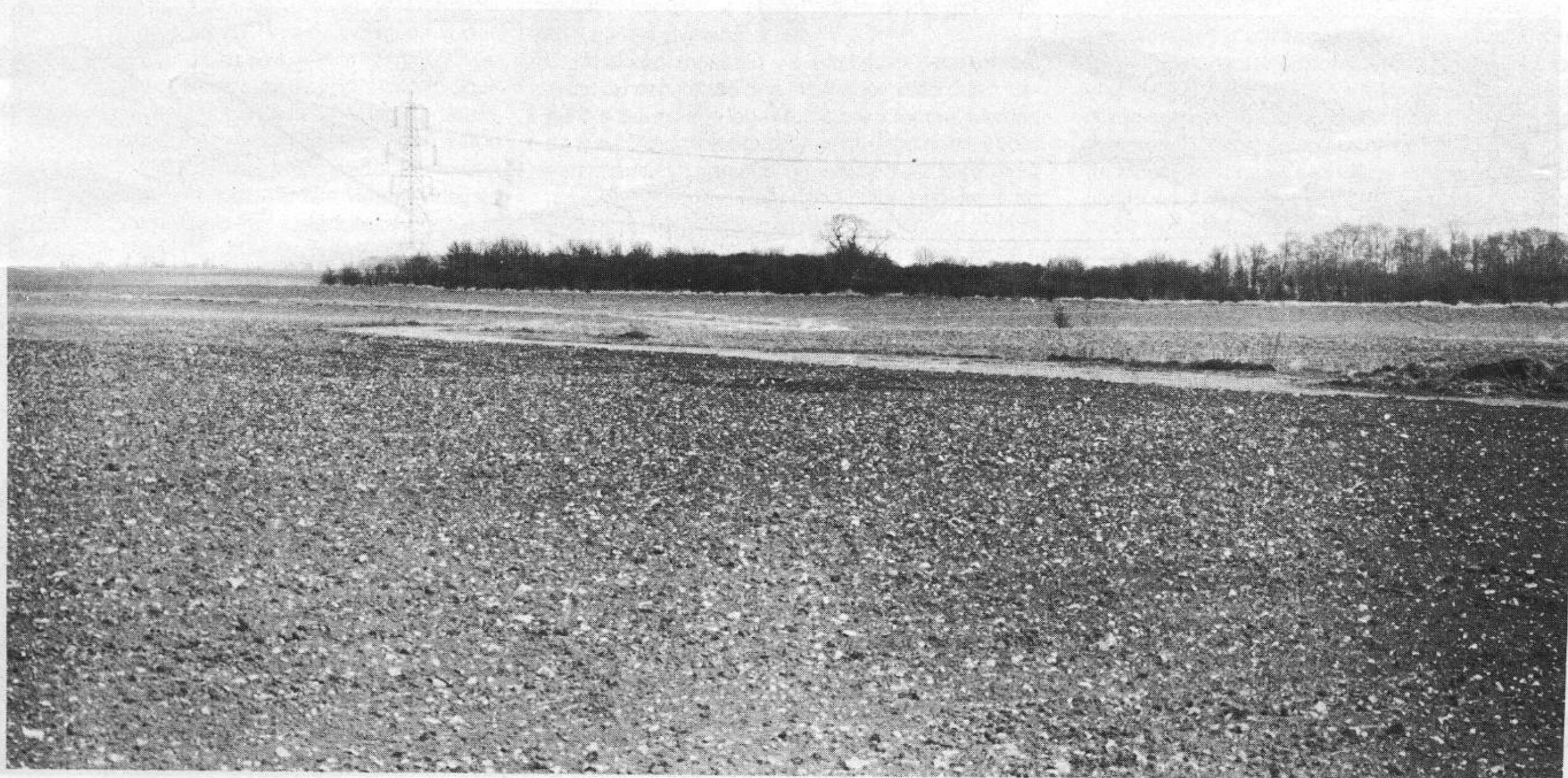
Op 18 februari 1944 stegen van de Royal Air Force basis in Hunsdon negentien Mosquito MK VI-jagers van de 140e vliegtuiggroep op voor een missie die voor de piloten op vele manieren hun ervaring als vlieger op de proef zou stellen. Het doel was een door de Duitsers beheerde gevangenis in de Franse stad Amiens en hun taak was een zorgvuldig berekende lading bommen op zeer lage hoogte met een zo groot mogelijke nauwkeurigheid op de buitenste gevangensmuren af te werpen om zo de gevangenen een kans tot ontsnapping te geven.

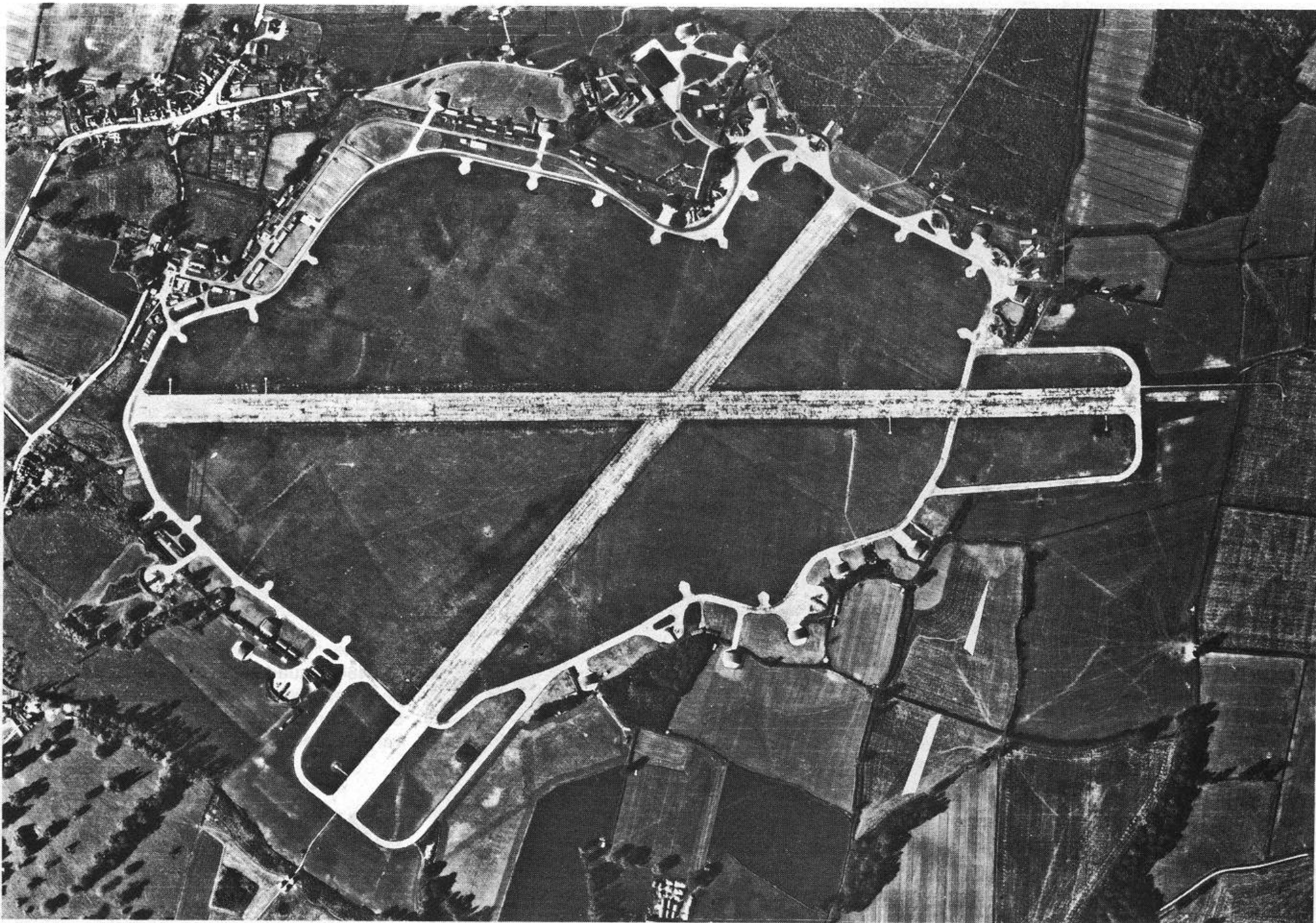
Het 464e squadron van de Royal Australian Air Force opgesteld aan de zuidelijke rand van de basis Hunsdon in Hertfordshire op de ochtend van 18e februari 1944 (IWM).

De vliegers

Het verhaal van de 'Operatie Jericho' en de mannen die dit mogelijk maakten begon achttien maanden eerder met de inwerkingstelling van Artikel 15 van het Empire Air Training Plan, op grond waarvan vele vliegtuigbemanningen hun opleiding kregen in de landen van het Britse Gemenebest. Artikel 15 bepaalde dat '... leerlingen uit Canada, Australië en Nieuw Zeeland na hun voltooide opleiding zouden worden ingedeeld bij eenheden uit hun eigen land...'. Zo kwam het dat het 487e en het 464e Squadron van respectievelijk de Royal New Zealand Air Force en de Royal Australian Air Force, bij

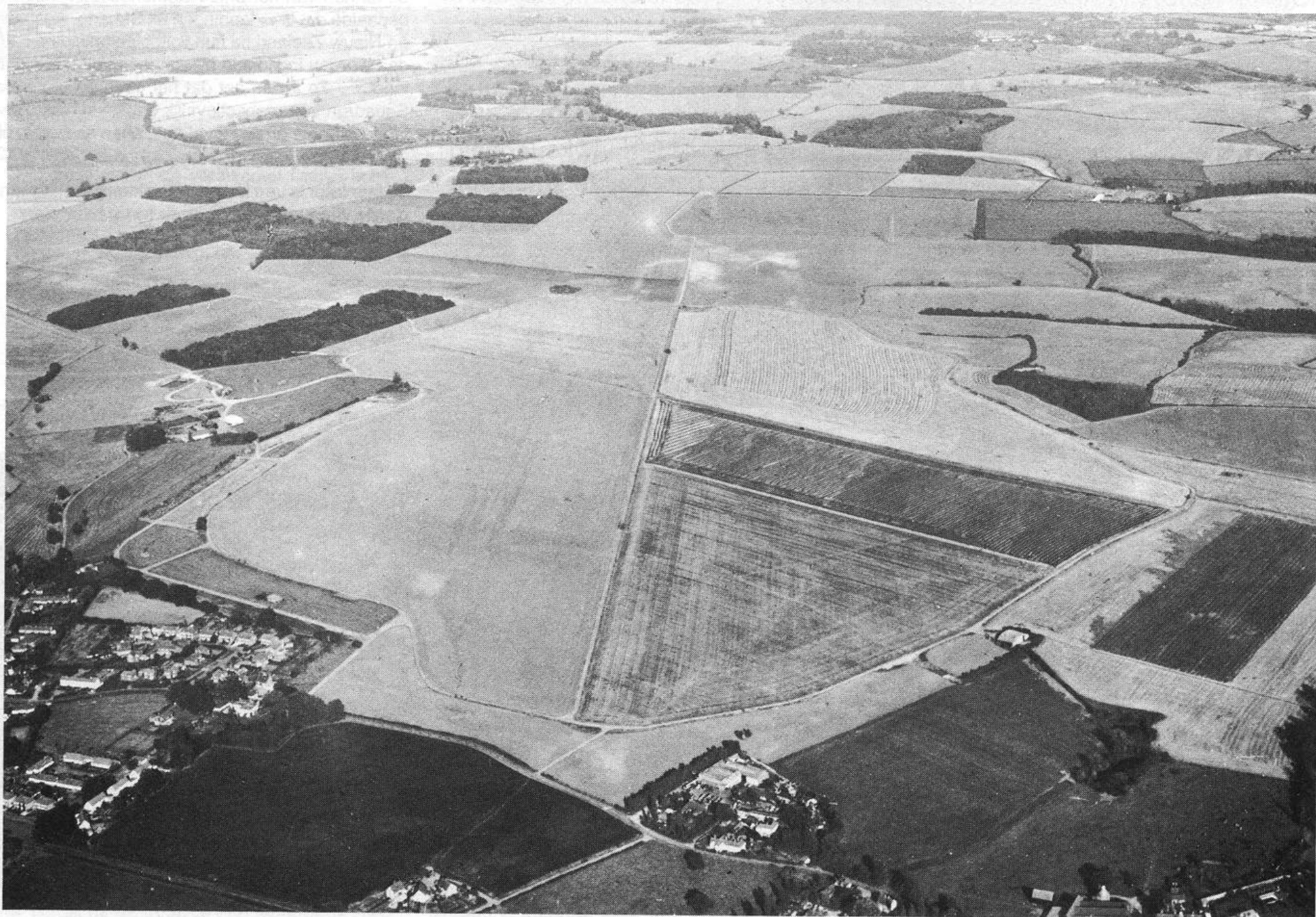
35 jaar later is van het weer in akkergrond veranderde vliegveld weinig meer terug te vinden.





Boven: Een verlaten Hunsdon op 10 oktober 1946. Het vliegveld was in zoverre ongewoon dat het slechts 2 startbanen had (Crown Copyright).

Onder: 18 augustus 1978, gezicht op het oosten. De weg langs de omtrek van het vliegveld ligt er nog.





Generaal-majoor Sir Basil Embry (links), commandant 2/2 Tactische luchtmacht, nam regelmatig deel aan operaties en had zelf ook de 'Operatie Jericho' willen leiden. Hij meende dat Pickard (rechts) onvoldoende



ervaring had met aanvallen uitgevoerd op lage hoogte. Embry's superior, luitenant-generaal Sir Arthur Coningham, dacht er echter anders over (IWM).

het Bomber Command van de RAF werden ingedeeld en samen met het 21e Squadron de 2e Groep lichte bommenwerpers vormden. De standplaats van de Groep was Feltwell in Norfolk. In de zomer van 1943 was de 140e vliegtuiggroep, waarbij voornamelijk vliegers uit de Britse Dominions waren ingedeeld, uitgerust met Lockheed Ventures. De groep was gestationeerd op de RAF basis in Sculthorpe waar zij deel uitmaakte van de pas opgerichte 2e Tactische Luchtmacht. Hun vliegtuigen waren geen partij voor de nieuwe Duitse jagers. Zij werden te dikwijls uitgeschakeld. Op hun vierentwintigste missie – gericht tegen een elektriciteitscentrale in IJmuiden – werd het 487e Squadron aangevallen door een grote formatie Focke Wulf's 190 en in het daaropvolgende gevecht werden op een na alle vliegtuigen neergeschoten waardoor slechts een toestel, onder commando van majoor Trent, overbleef om te proberen de aanval af te slaan. Trent's heldendaad werd beloond met het Victoria Cross. Voor de overlevenden uit deze episode uit de geschiedenis van de vliegtuiggroep volgde plaatsing bij de nieuw gevormde Conversie Groep en de kans om met de nieuwste Haviland Mosquito MK VI te vliegen.

De nieuwe Mosquito kon een bommenlading vervoeren van 500 kg, had vier 20 mm kanonnen aan boord, een maximum snelheid van bijna 500 km per uur en een groter vliegbereik. Aanvallen op lage hoogte waren nu aan de orde van de dag. Er ontstonden echter een hoop nieuwe problemen waar men vliegend met de lompe Venturas nooit over had kunnen dromen. Te veel ondervonden de pilo-

ten dat hun zicht werd belemmerd door een met vliegen overdekte cockpitruit. Het duurde ook niet lang voordat ze tot de ontdekking kwamen dat, vliegend op boomhoogte over het landschap, een vogel of tak die het toestel raakte net zo gevaarlijk kon zijn als afweergeschut.

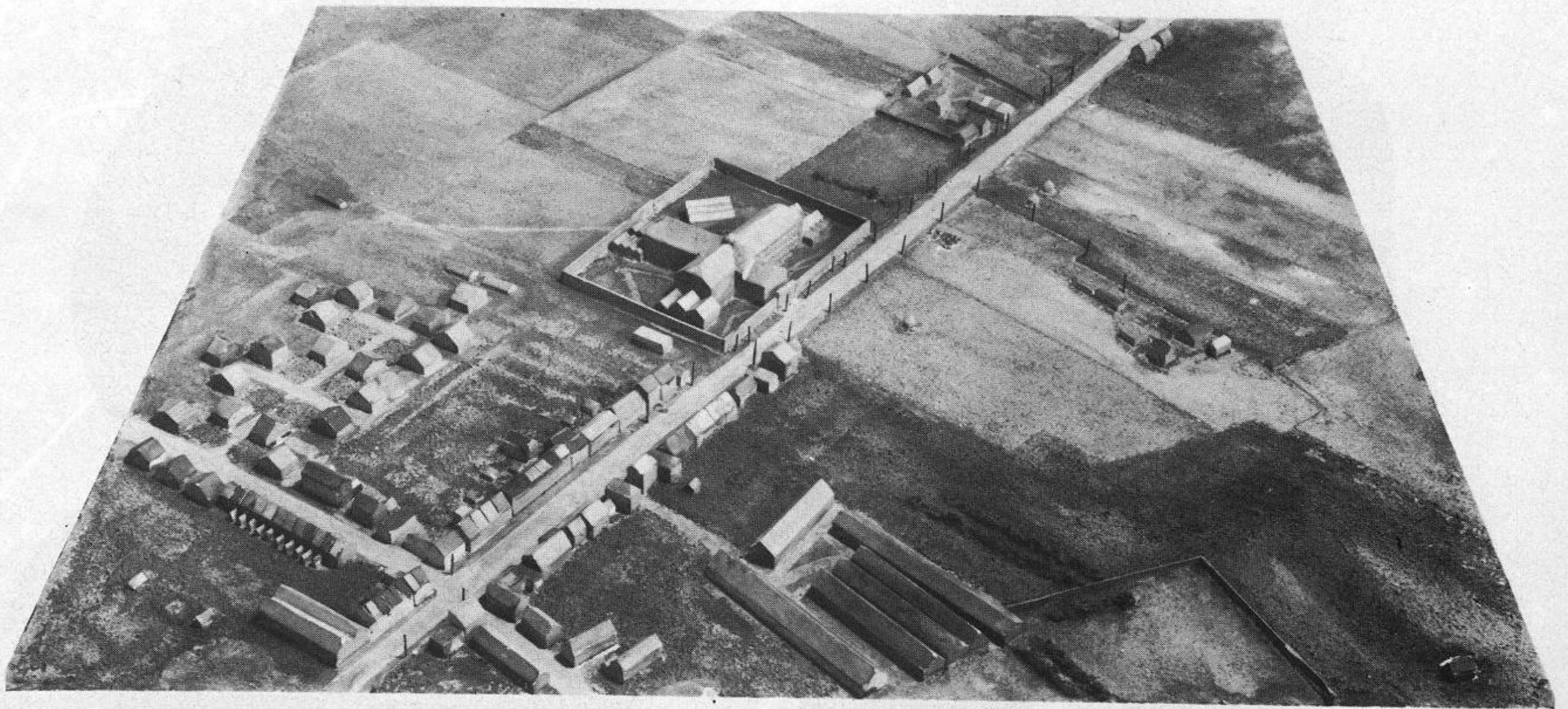
Ongelukken moesten onvermijdelijk voorkomen. Toen op een koude dag in oktober 1943 drie Mosquito's tijdens een lage vlucht neerstortten, werden de twee Dominion Squadrons teruggetrokken voor een intensieve herscholing. Na dertien dagen was het 487e Squadron weer operationeel en waren de piloten vol zelfvertrouwen dat zij het vliegen op lage hoogte nu volkomen onder de knie hadden. Binnen een week werden zij met het 21e Squadron verenigd, dat net een conversietraining achter de rug had. Op 10 november 1943 was de hele vliegtuiggroep volledig met Mosquito's uitgerust.

Voor dat de drie Squadrons operationeel waren had de 140e vliegtuiggroep een reputatie opgebouwd een beetje bijzonder te zijn. Het was echter niet alleen goed vakmanschap dat de vliegtuiggroep onderscheidde, maar een bijna unieke combinatie van elan en bekwaamheid in de benadering van hun werk. Zonder twijfel had dit iets te maken met de leiding. Voor de 140e vliegtuiggroep was dat generaal-majoor Basil Embry, vier keer onderscheiden met de DSO voor moedig gedrag in de strijd en nu commandant van de 2e Groep van de 2e Tactische Luchtmacht. Als generaal-majoor nam Embry deel aan niet minder dan negentien operaties en het was typisch voor zijn leiderschap dat

toen het 487e Squadron aan zijn eerste aanval met Mosquito's begon hij hen vergezelde met zijn SASO als navigator.

De groepscommandant op deze vlucht was luitenant-kolonel P. E. Pickard, DSO, DFC, ook iemand die overtuigd was van het belang van goed leiderschap. Als onderdeelcommandant op Sculthorpe was hij weinig stoelvast en hij vloog mee als groepscommandant wanneer de omstandigheden dat toelieten. Hij sloeg de spijker op de kop toen hij voor de Mosquito koos na een uitleg van een kleine tien uur in de Haviland Hatfield fabrieken. Een 'hoofdrol' in de documentaire **Target for Tonight** gaf hem bekendheid bij het grote publiek, maar zijn bekwaamheid als leider van de Whitleys, lichte bommenwerpers die de mannen van het Regiment Parachutisten naar Bruneval hadden gebracht en vervolgens zijn commando over het 161e Squadron Lysanders en Hudsons die heimelijke missies ondernamen naar bezet Europa, waren indrukwekkender dan welke filmrol dan ook.

Onder het commando van Pickard kreeg de vliegtuiggroep snel ervaring, met als taak de vernietiging van V-wapens gestationeerd aan de Franse kant van het Nauw van Calais. Om dichterbij deze aanvalsdoelen te zijn werd de groep verplaatst naar Hunsdon in Hertfordshire. In februari 1944 begon het 487e Squadron aan nachtvluchten – nu onder een nieuwe commandant de op dat gebied befaamde luitenant-kolonel I. S. Smith – terwijl de rest van de vliegtuiggroep in een periode van vijftien dagen niet minder dan 22 aanvallen uitvoerde.



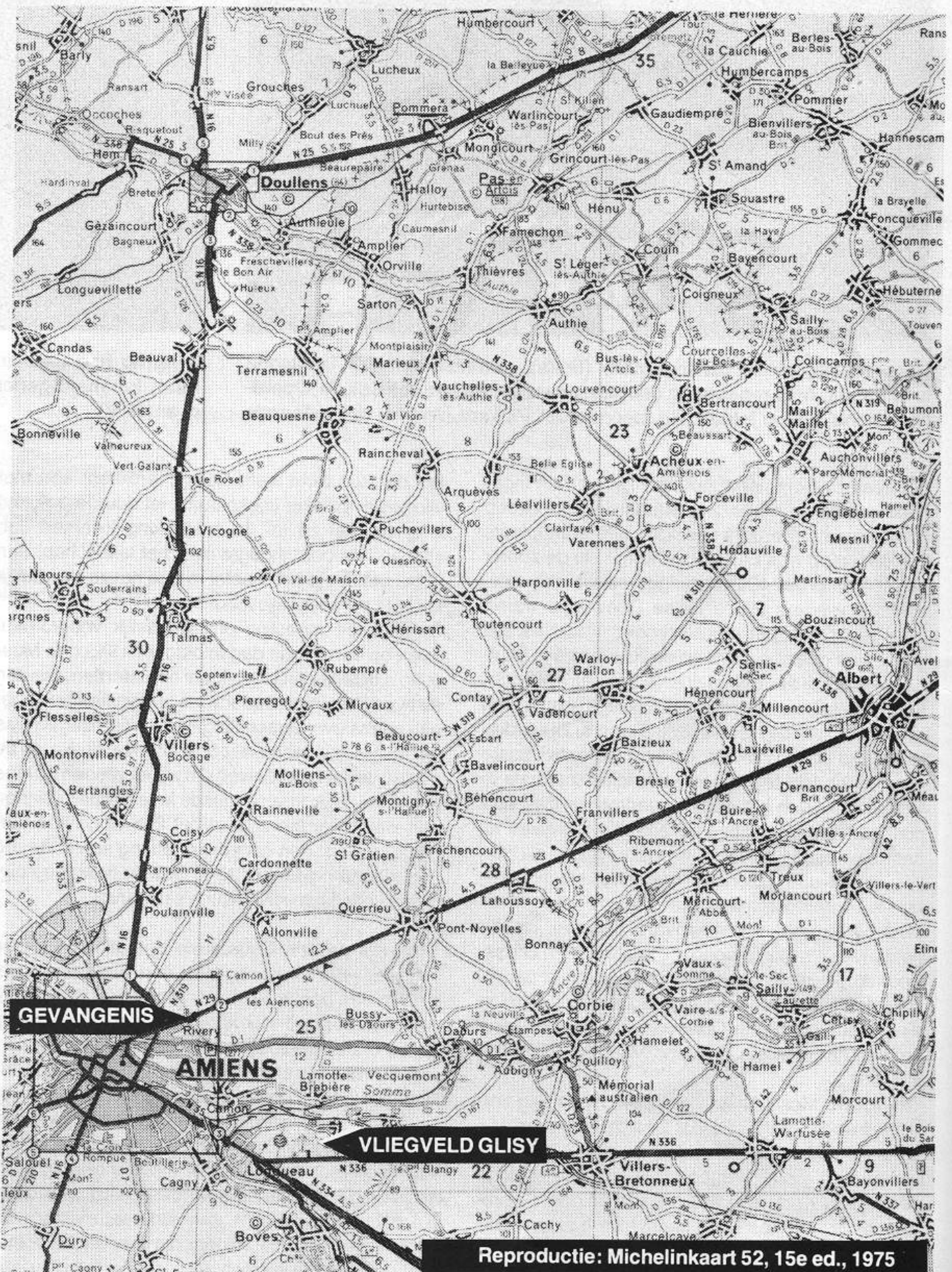
Het verzet

Terwijl de 2e Tactische Luchtmacht streefde naar overwicht in de lucht, werd er in de steden in het noorden van Frankrijk een heel andere oorlog gevoerd. Langs de kust waren vele en gevarieerde groepen waaruit de Franse verzetsbeweging bestond bezig een wanhopige strijd te voeren, niet alleen om de Duitse oorlogspanningen te ontwrichten maar ook om zichzelf te beschermen tegen ontrouw en verraad. Er was eigenlijk geen sprake van één verzetsbeweging. Pas in maart 1944 zou generaal Charles de Gaulle het bevel geven tot oprichting van de FFI (Forces Françaises de l'Intérieur) in een poging de ondergrondse activisten te verenigen en zo een vaste lijn in het geheel te krijgen. Ondanks alle pogingen van de Special Operations Executive in Londen bestond het verzet in Frankrijk uit een menigte groepen en groepjes die de complexiteit van het Franse politieke systeem weerspiegelden.

Nergens kwamen de verschillen zo goed tot uitdrukking als tussen de rechtse OCM (Organisation Civile et Militaire) en de FTP (France-Tireurs et Partisans). Het is wel kenmerkend voor die tijd dat de overwegend uit oud-officieren bestaande OCM moest gaan samenwerken met de communistische FTP welks leden alleen maar gebonden waren aan de Sovjet Unie. Voor Frankrijk niet zo'n zonderlinge situatie en, hoewel maar weinig SOE-agenten er in slaagden de activiteiten van deze twee te coördineren, werd er in één district met veel succes gebruik gemaakt van het vakmanschap van de FTP.

De SOE-activiteiten die in het spergebied in het noorden van Frankrijk überhaupt mogelijk waren moesten met de grootste omzichtigheid worden uitgevoerd, maar de lokale agenten van de SOE, de zogeheten 'SOSIES', hadden een zeer goed netwerk van vluchtlijnen opgezet in het gebied rond Charleville, dicht bij de Belgische grens. Het was gevaarlijk werk en soms zo gespecialiseerd dat het nodig was de leden van de FTP erbij te betrekken. Het inschakelen van leden van de communistische guerillagroepen verliep niet altijd probleemloos. Geïsoleerd optredend binnen het Franse verzet waren zij dikwijls te onstuimig in acties die juist de nodige voorzichtigheid vereisten, zoals bijvoorbeeld bij de ontsparing van een militaire trein bij Miremont in de winter van 1943 waarbij 90 SS-officieren, onder wie een generaal het leven verloren. Deze actie leidde tot een uitgebreide razzia en er werden twaalf leden van de FTP geëxecuteerd, voordat de leider Jean Beaurin werd gevonden die naar de gevangenis in Amiens werd overgebracht.

Het model van de gevangenis en de omgeving ervan, gebruikt om de vliegers te instrueren, bevindt zich nu in het Imperial War Museum in Londen. In 1944 lag de gevangenis nog tamelijk geïsoleerd aan de noordzijde van de N29 naar Albert (IWM).



Reproductie: Michelinkaart 52, 15e ed., 1975

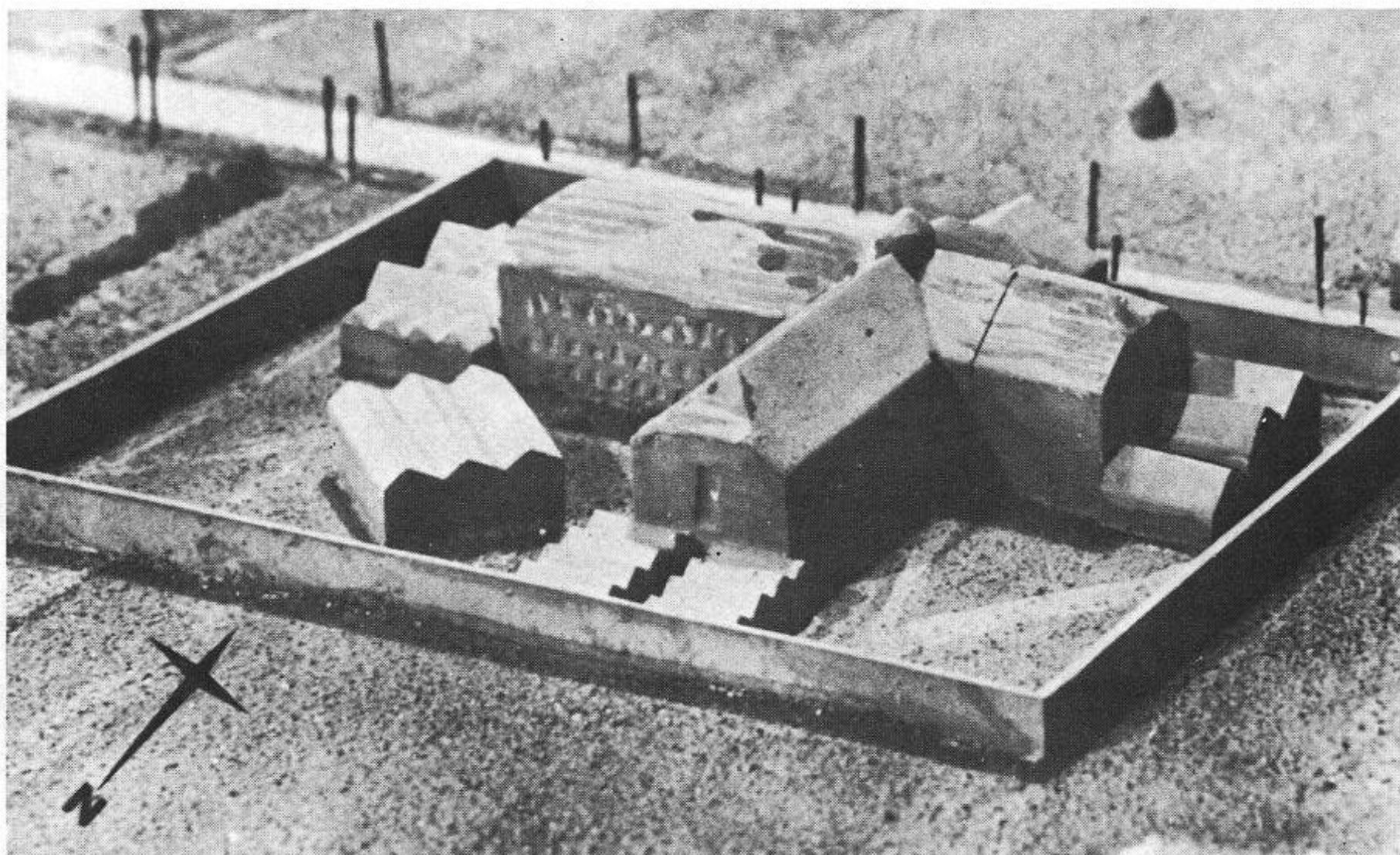
Onvermijdelijk namen de Duitsers ook lokale SOE-agenten gevangen, onder wie de schoonzoon van hun plaatselijke leider Dominique Ponchardier. Er bestond geen twijfel over dat de gevangenen zouden worden gedood en daarom benaderde de FTP-leider Pepe, een veteraan uit de guerilla en een doorgewinterde communist van de harde lijn, Ponchardier met een voorstel gezamenlijk iets te ondernemen om hun kameraden te bevrijden.

De OCM had in een ander gedeelte van het Departement Somme ook zware verliezen geleden. In november 1943 had de Duitse veiligheidsdienst in twee dagen de Abbeville-groep grotendeels opgerold en onder de gevangenen bevond zich ook de invloedrijke lokale leider Dr. Mans. Deze arrestaties volgden na verraad door een Fransman die zich had voorgedaan als een OCM koerier uit Parijs. De geloofsbrieven van de verrader leken goed en na, door het indienen van allerlei voorstellen, successievelijk tot het hoogste niveau te zijn doorgedrongen kon hij het hele netwerk zo doorgeven aan zijn bazen.

Dr. Mans en zijn collega's werden overgebracht naar de gevangenis in Amiens waar Jean Beaurin en de leden van de FTP wachtten op hun terechtstelling. De gevangenis was een grimmig gebouw achter een muur van zes meter hoog die bewaakt werd door speciaal opgeleide Duitse troepen. Onder de 700 gevangenen waren 180 leden van de Résistance en nog 200 zogenaamde 'politieke gevangenen' die waren gearresteerd door de Franse regering in Vichy. Er bevonden zich notoire communisten onder hen voor wiens leven Pepe en zijn groep erg bezorgd waren.

Het was kenmerkend voor de FTP om 'op eigen houtje' een poging te wagen om sommige leden van de groep uit de gevangenis in St. Quentin te bevrijden. Dit was echter een complete mislukking waarbij zij nog meer mensen verloren. Nadat ze geen enkel contact konden krijgen met Londen besloten de linkse guerilla's dat de meeste kans om Beaurin en de andere communisten vrij te krijgen lag in een samengaan met de 'SOSIES' en zij lieten alle voorbereidingen graag aan hen over.

Het oprollen van de Abbeville-groep was er een uit vele tegenslagen die de Résistance moest verduren in de winter van 1943-44. Met de D-Day landingen nog maar zes maanden in het vooruitzicht, was het noodzakelijk dat de ondergrondse voorbereid was op een intensieve campagne door heel Bretagne en noordelijk Frankrijk. SOE-groepen waren uitgevallen, geheime wapenopslagplaatsen waren ontdekt en het moreel van de leden van de Résistance was nihil. Toen daarom het verzoek van Ponchardier in Londen binnenkwam voor assistentie bij de bevrijding van de gevangenen in Amiens, be-



'... en zij hebben ons verteld liever te worden opgeblazen door Engelse bommen dan door de Nazi's te worden doodgeschoten.' Pickard's uitspraak tijdens de briefing toen het model werd getoond. Deze foto werd eerst op 29 oktober 1944 voor publicatie vrijgegeven (IWM).

greep men meteen de morele uitwerking die zo'n gewaagde onderneming zou teweegbrengen.

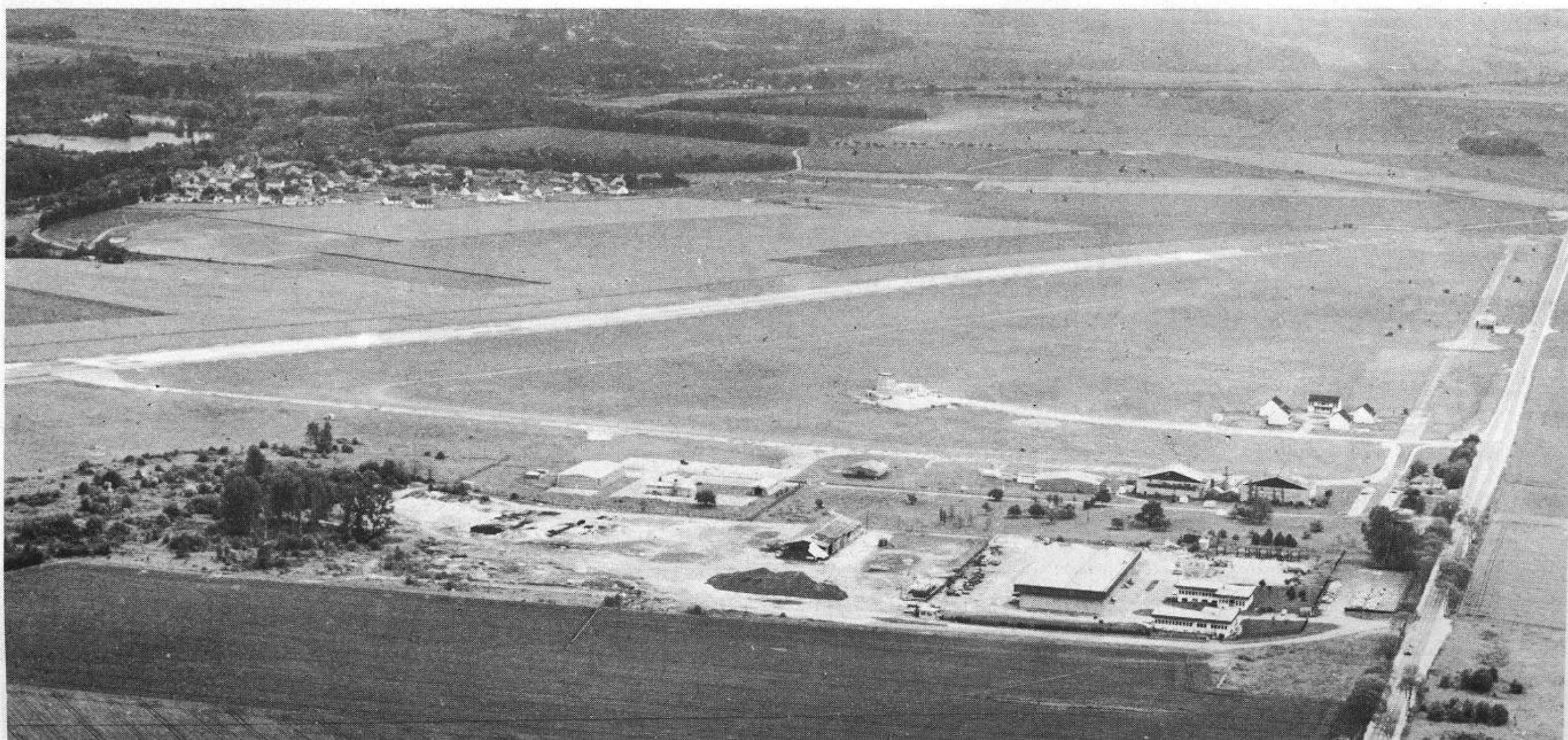
De hele maand januari ging er via de geheime communicatie lijnen boodschappen over en weer om de plannenmakers zoveel mogelijk informatie te verschaffen over de constructie en de ligging van de cellen. Een luchtaanval zou moeten bestaan uit twee delen; een om bressen te maken in de buitenmuren en de andere om de binnendeuren te vernielen zonder de gevangenen letsel toe te brengen. Er was wat vertraging toen men tot de ontdekking kwam dat twee medewerkers van Pepe die omgekomen waren bij de aanval op St. Quentin de enige waren die een gedetailleerd ontwerp hadden, maar na een intensieve uitwisseling van berichten kregen de bommenexperts genoeg gegevens om een goede combinatie van bommen, lading en vertragingssontsteking op te stellen waarvan gehoopt werd dat zij succes zouden hebben.

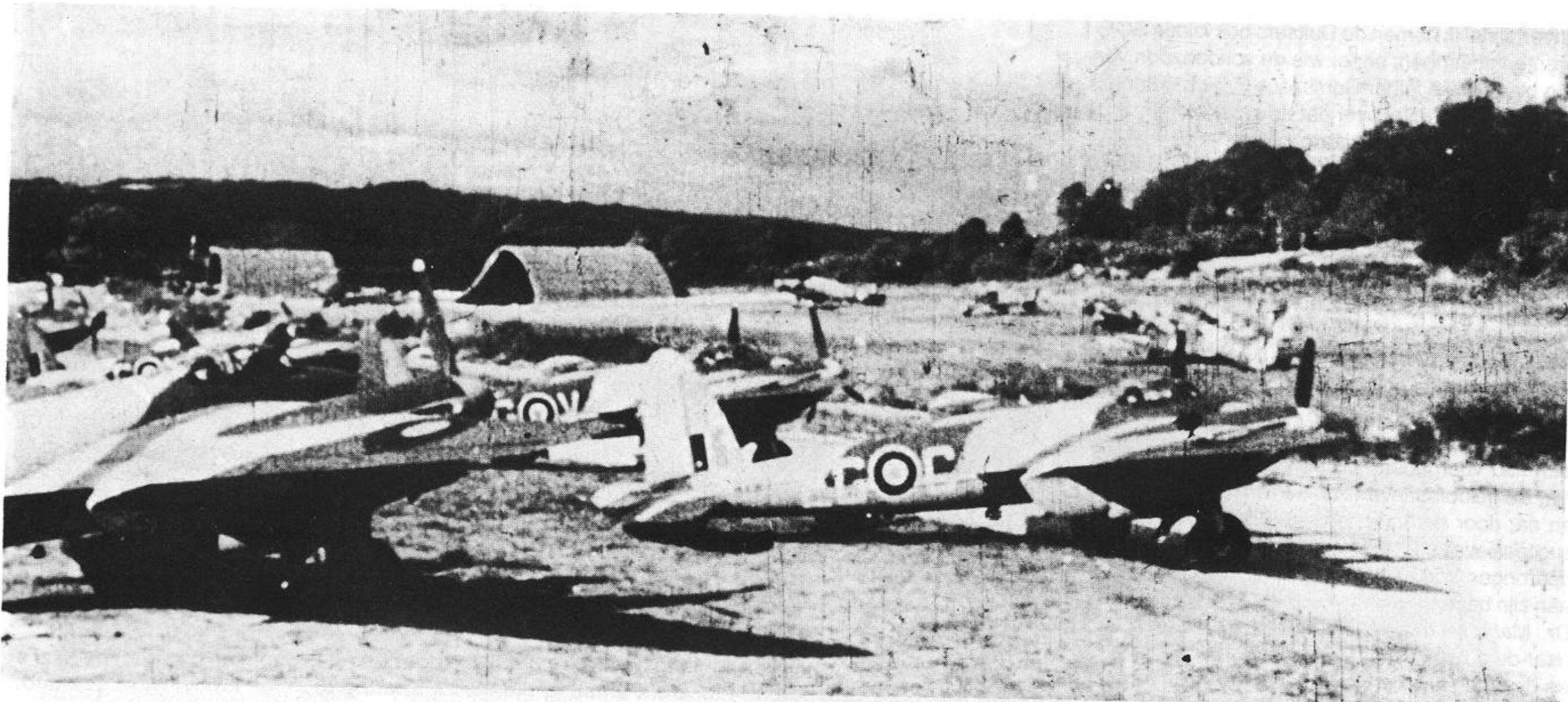
Langzaam nam het plan vaste vormen aan. Zegslieden in Amiens wezen het middaguur aan als de beste tijd voor de aanval omdat dan de vluchtelin-

gen zich konden mengen in de stroom van mensen op weg naar het middagmaal – niemand is ooit op het idee gekomen dat er wel eens geen mens op straat zou kunnen zijn na een luchtaanval. Ponchardier kreeg de verzekering dat er auto's en mensen beschikbaar zouden zijn om de gevangenen in veiligheid te brengen. Ondertussen was de toestand van de gevangenen precair geworden. Er waren twaalf executies gepland op de 19 februari. Beaurin's executie zou de volgende dag plaatsvinden en die van de schoonzoon van Ponchardier op de 25e. Er waren nog meer belangrijke redenen dat de aanval snel moest plaatsvinden. Het hoofd van de Prefecture, monsieur Cruel zat sinds november gevangen en op 14 februari 1944 werd het laatste slachtoffer van de Duitse Gestapo de Sous-Prefect van Abbeville, Vivant een gerenomeerd Gaullist en een vooraanstaand lid van de Résistance, gevangen gezet. Zonder Vivant zou de Résistance in het Departement Somme gedoemd zijn te mislukken.

Maar nu lag hun toekomst en die van gevangenen in handen van Pickard en zijn Groep.

Een ernstige bedreiging voor een succesvolle aanval vormde de Luftwaffe op het nabijgelegen vliegveld Glisy. Typhoons van het 198e squadron moesten het vliegveld aanvallen om de Duitsers aan de grond te houden.





De aanval

Technisch gesproken was er geen enkele reden om de aanval op Amiens niet door een van de andere Mosquito Squadrons van de 2e Tactische luchtmacht te laten uitvoeren, maar de 140e vliegtuiggroep leek op een of andere manier geknipt voor dit baantje. Hun elan en bekendheid met het noordelijk deel van Frankrijk en hun grote accurate bij bomaanvallen spaken voor zich, maar het is waarschijnlijk dat er nog een andere reden was voor hun selectie. Een gezaghebbend persoon beweert dat Pickard ooit een ontmoeting had gehad met Ponchardier, en als de missie moest dienen als een morele oppepper voor de Résistance was het duidelijk dat de keus zou vallen op Pickard die met zijn wapenfeiten van de 161e Squadron groot respect had geoogst bij de guerrillastrijders.

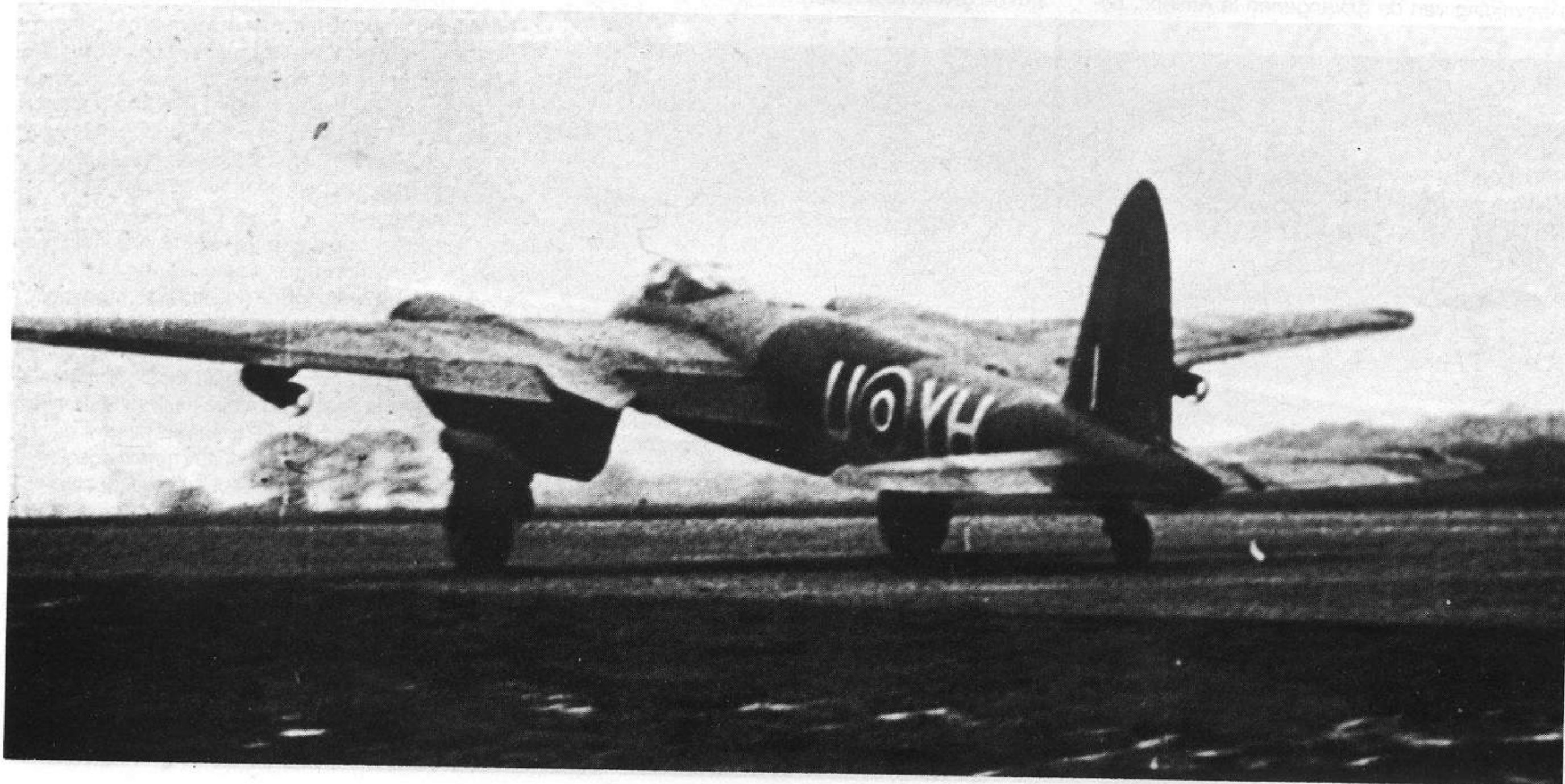
De uitvoering van 'Operatie Jericho' was een delicate zaak en vereiste een grote vliegvaardigheid. Achttien vliegtuigen zouden er aan deelnemen, zes van elk Squadron in de vliegtuiggroep en de aanvallen zouden plaatsvinden in drie verschillende golven.

De eerste golf – afkomstig uit het 487e (Nieuw Zeeland) Squadron – had opdracht de meters dikke buitenmuur op een hoogte van 15 meter te bombarderen. Andere bemanningen van het 487e Squa-

2e luitenant 'Merv' Darrell van het 487e squadron taxiet weg van zijn standplaats. Van de raid werden geen foto's gemaakt. Wel bestaan er afdrukken van beelden uit de film die voor propagandadoeleinden zou worden gemaakt (IWM). Onder: Hoewel het silhouet op de achtergrond weinig is veranderd, zijn de hangars al lang verdwenen.



Onder: Het vliegtuig van luitenant-kolonel 'Danny' Dale, commandant van het 21e squadron dat voor ondersteuning moest zorgen (IWM).



dron moesten in de noordelijke muur van de gevangenis een bres slaan met zwaar explosieve bommen van 250 kg van verschillend type (middelbaar vermogen en pantserdoorborend) die voorzien waren van vertragingsonsteking van elf seconden. Tegelijkertijd zou het 464e Squadron op een hoogte van 30 meter een aanval uitvoeren op de hoofdgebouwen en de bewakingskwartieren. Men hoopte dat de ontploffingen en de luchtdruk de celdeuren zouden ontzetten en dat in de daarop volgende verwarring de gevangenen de gelegenheid zouden krijgen door de in puin gegooide buitenmuur te ontsnappen. Pickard was van plan de derde golf van het 21e Squadron in reserve te houden voor het geval de eerste aanvallen niet hun doel zouden bereiken.

Een model van gebrand gips van de gevangenis en de omliggende gebouwen moest de vliegers bekend maken met hun aanvalsdoel, en na een dag gewacht te hebben op weersverbetering werd het sein gegeven om op 18 februari de aanval uit te voeren – één dag voor de eerste executies.

Eén van de negentien vliegtuigen die opstegen van de startbaan in Hunsdon was een 'buitenstaander' de DZ414 (IU-B) van de RAF filmdienst, gevlogen door kapitein Tony Wickham wiens taak het was zoveel films van de aanval mee te brengen om er een goede propagandafilm van te maken. Voor de rest zou de aanval volgens plan worden uitgevoerd met Pickard als leider van de vliegtuiggroep in een toestel van het 487e maar meevliegend met het 464e Squadron. De drie Squadrons waren als volgt samengesteld:

Het 487e (Nieuw Zeeland) Squadron

luitenant-kolonel	I. S. Smith	EG-R
		commandant
tweede luitenant	M. N. Sparks	EG-T
tweede luitenant	M. L. S. Darrell	EG-C
sergeant-majoor	S. Jennings	EG-H
kapitein	B. D. Hanafin	EG-Q
tweede luitenant	D. R. Fowler	EG-J

Het 464e (Australisch) Squadron

luitenant-kolonel	W. Iredale	SB-F
		commandant
eerste luitenant	K. L. Monaghan	SB-U
kapitein	T. McPhee	SB-V
majoor	W. R. C. Sugden	SB-A
majoor	A. I. McRitchie	SB-T
kolonel	P. E. Pickard	EG-F



John Broadley helpt Charles Pickard met z'n reddingsvest. 'Pick' draagt een parachutistenjak en rookt zijn onafscheidelijke pijp (IWM).

Het 21e Squadron

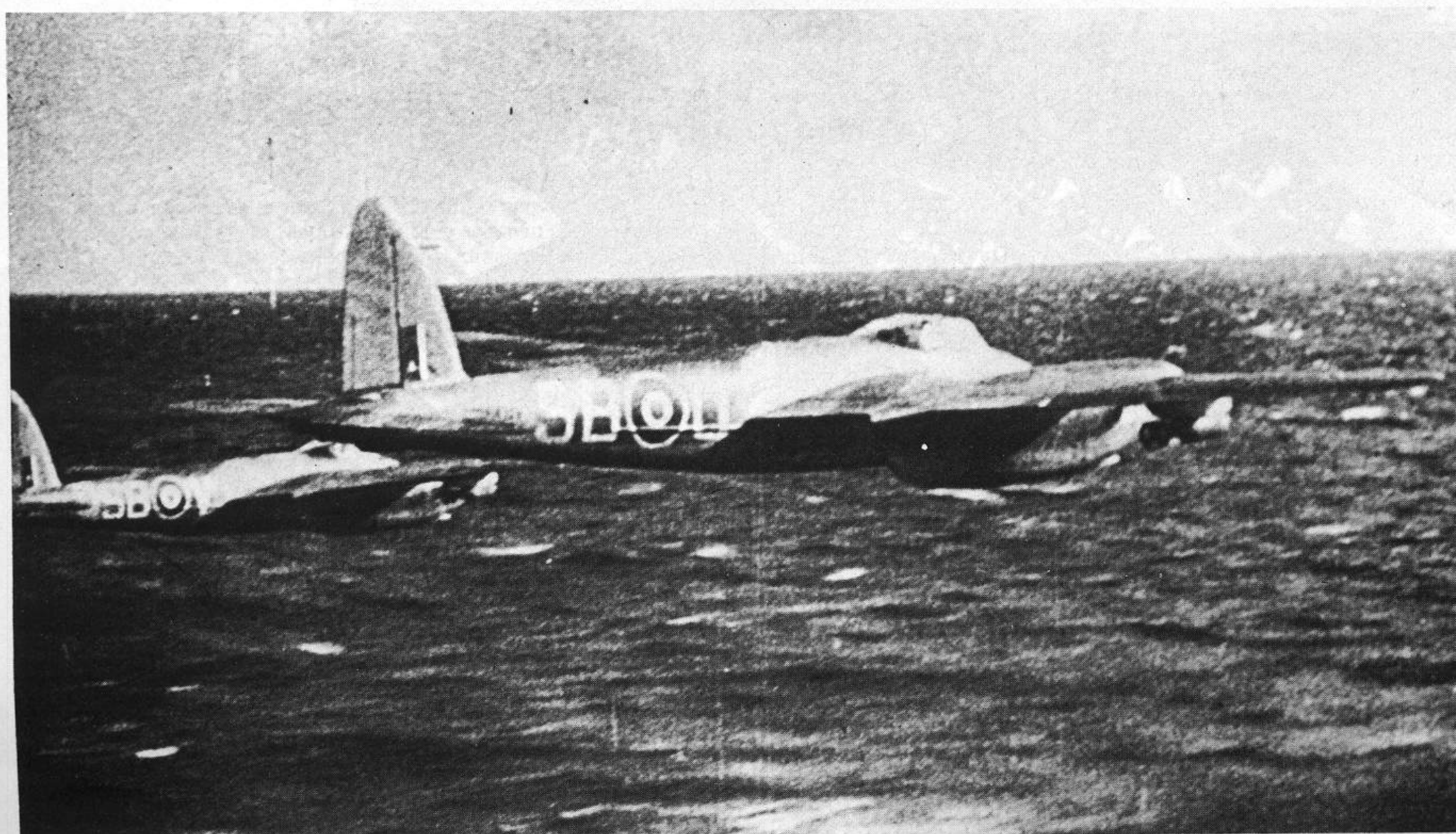
luitenant-kolonel	I. D. Dale	YH-U
		commandant
kapitein	E. E. Hogan	YH-P
sergeant-majoor	Steadman	YH-F
sergeant-majoor	D. A. Taylor	YH-D
kapitein	M. J. Benn	YH-J
kapitein	A. E. Wheeler	YH-C

RAF filmdienst

kapitein	T. Wickham
----------	------------

Kort na elf uur waren de vliegtuigen opgestegen en vlogen in een sneeuwstorm zuidwaarts naar Sussex, waar zij in de buurt van Littlehampton werden opgewacht door twaalf Typhoons van het 198e Squadron die hen zouden escorteren. Het weer bleef slecht waardoor er twijfel bestond over het slagen van de operatie, maar met de wetenschap dat uitstel mensenlevens zou kosten zochten de toestellen hun weg door de verblindende sneeuwstorm. Het was van het grootste belang dat de groep bij elkaar zou blijven omdat de aanval geza-

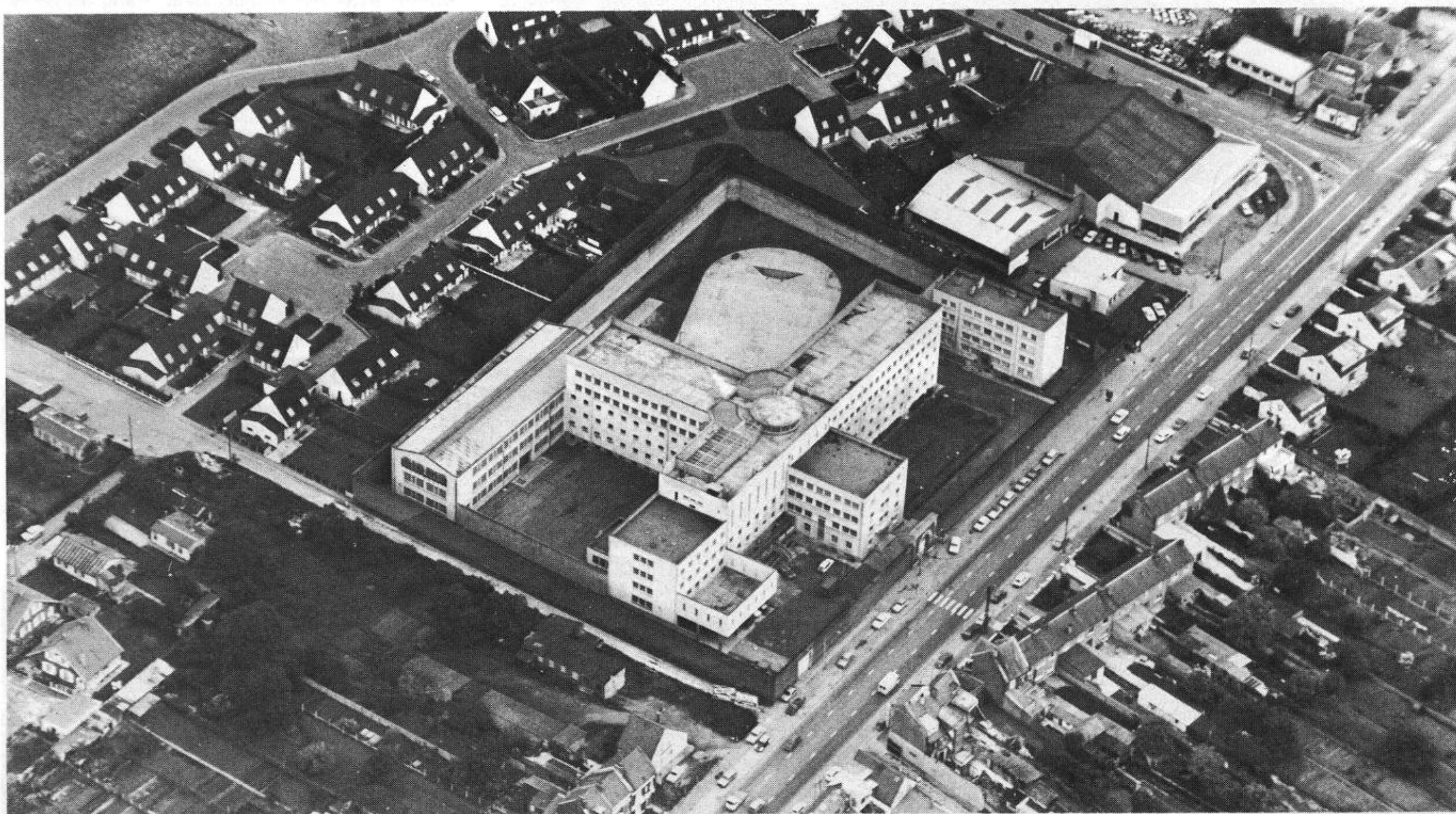
Lee Howard kwam in 1942 bij de filmdienst van de RAF. Hij werd aangewezen om vanuit een Mosquito, gevlogen door Tony Wickham, de raid te filmen. Na de oorlog werd Howard redacteur van de Sunday Pictorial en later van de Daily Mirror. Hij stierf op 5 november 1978, toen hij gegevens verzamelde voor dit artikel. Hier filmt hij twee toestellen van het 464e squadron, gevlogen door kapitein McPhee en 1e luitenant Monaghan.

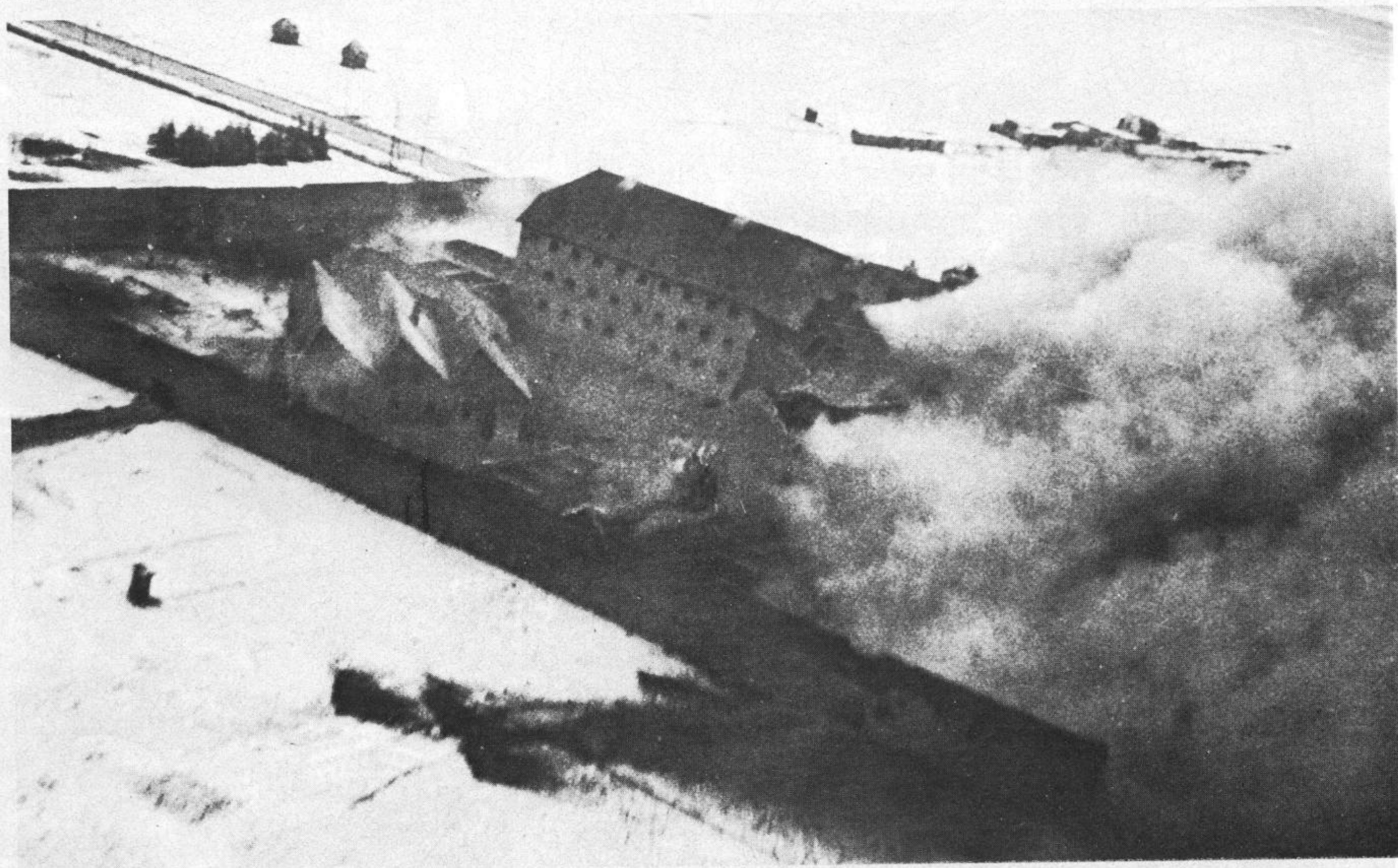




Boven: Filmbeeld van Lee Howard, waarschijnlijk genomen tijdens de eerste aanval met zicht op de weg naar Albert. Het vliegtuig erachter is

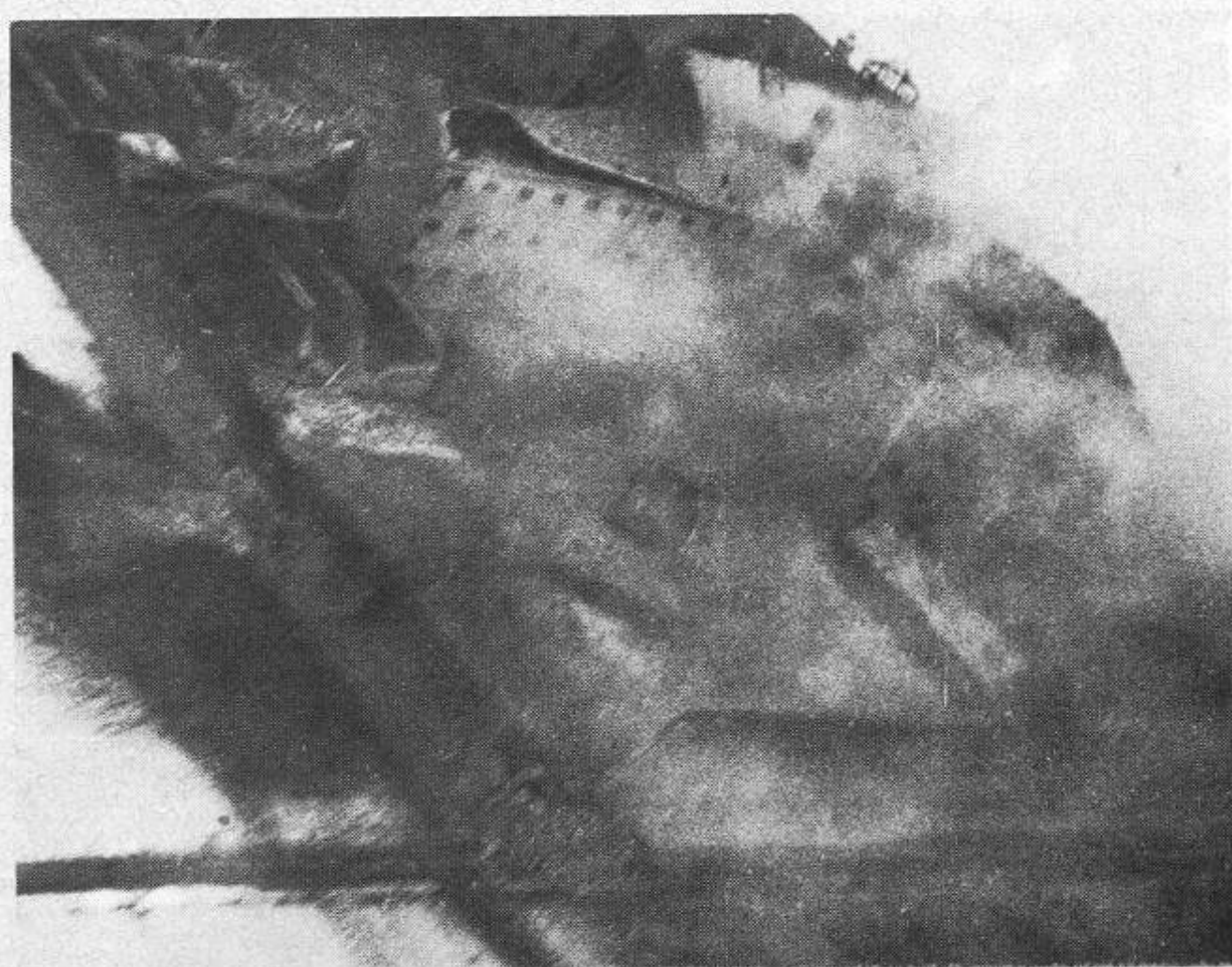
vermoedelijk dat van Pickard. Onder: 34 jaar later. De huidige beperkingen t.a.v. de vlieghoogte dwingen ons op 1500 voet te blijven.





Deze in foto's omgezette filmbeelden laten de aanvalsrichting op de noordelijke muur zien. De Nieuw-Zeelanders kwamen aanvliegen vanuit de richting Albert (van links op deze foto's), draaiden toen in een wijde

boog van 90° om evenwijdig met de achterste muur te komen. 'Merv' Darrall's treffer is links zichtbaar en rechts die van Bob Fowler. De met sneeuw bedekte grond ligt vol met puin (IWM).







KERKHOF ST. PIERRE

NAAR ALBERT

HEDENDAAGS GEZICHT OP DE GEVANGENIS



menlijk moest worden ondernomen, maar voor het Kanaal was bereikt waren er al achterblijvers. Het 464^e en 21^e Squadron verloren elk in de sneeuwstorm het contact met twee vliegtuigen, terwijl vier Typhoons er niet in slaagden contact met de Mosquito's te houden. Zij keerden alle naar hun basis terug, het aan Pickard overlatend de veertien toestellen en hun escorte het Kanaal over te brengen om ongeveer ten noord-oosten van Dieppe het Franse luchtruim binnen te vliegen. De formatie krom toen naar een hoogte van 5.000 voet en maakte toen een bocht om Amiens via het noorden te kunnen bereiken.

Het weer werd aanmerkelijk beter toen de Mosquito's het operatiedoel naderden en zij hadden geen moeilijkheden met het onderscheiden van de door bommen omzoomde laan die als een vingerwijzing naar het doel wees. Snel daalden zij tot boomhoogte en maakten zich klaar hun bommen af te werpen. Om drie minuten over twaalf vloog luitenant-kolonel Smith met achter hem de EG-T en EG-H over de Rue d'Albert voor de eerste aanval op de westelijke muur. Volgens tweede luitenant Darrell in de EG-C en tweede luitenant Bob Fowler in de EG-J misten de eerste drie vliegtuigen de muur. Na een zwenking van negentig graden naar het noorden lieten

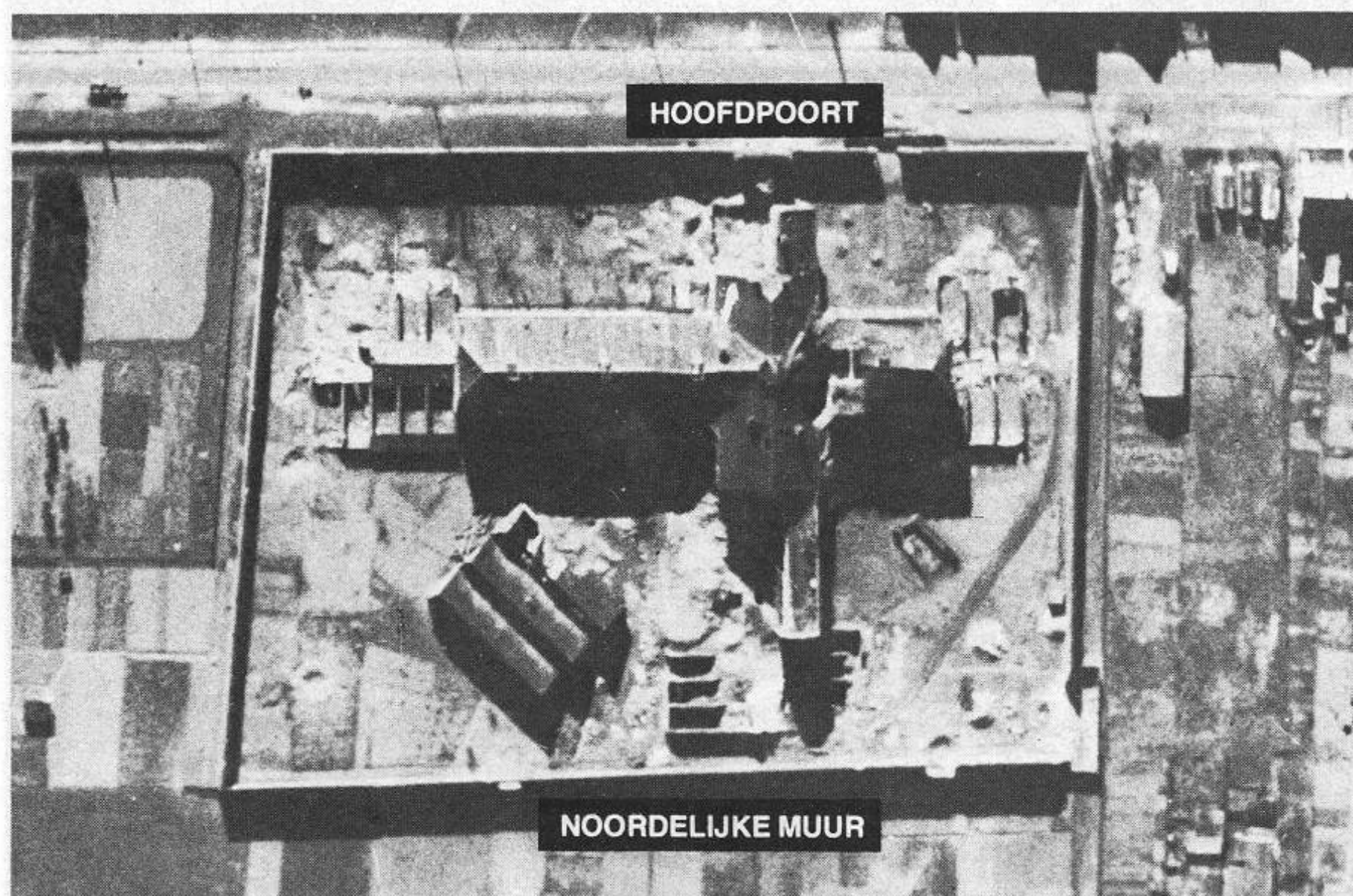
Een RAF-verkenningfoto (helaas zonder datum) toont de omvang van de schade aan. Bob Fowler's bres is duidelijk zichtbaar. Zijn navigator was Frank Wilkins (IWM).

Darrell en Fowler hun bommen kort daarop vallen omdat ze hadden gezien dat er mensen dichtbij de muur stonden. Beide vliegtuigen maakten grote gaten in de noordelijke muur. (Het zesde vliegtuig van het 487^e Squadron de EG-Q gevlogen door Kapitein 'Tich' Hanafin was kort voor de aanval geraakt door afweergeschut en moest naar zijn basis terugkeren).

Twee vliegtuigen van 464^e Squadron aangevoerd door luitenant-kolonel Bob Iredale begonnen toen hun aanval op de eetzaal van de bewakers, waarvan men wist dat de meesten daar in het middaguur waren verzameld. Hun aanval was succesvol en de laatste twee vliegtuigen van hetzelfde Squadron namen toen het hoofdgebouw voor hun rekening. Voor Pickard, die met het 464^e Squadron vloog, was het duidelijk dat de buiten- en binnenmuren waren doorbroken. Jammer genoeg was ook duidelijk te zien dat de missers grote schade aan de gebouwen hadden aangericht, maar bij het herformeren van het Squadron boven de stad zagen ze de eerste mensen al uit het puin van de gevangenis te voorschijn komen.

Pickard beval zijn vier in reserve gehouden vliegtuigen van het 21^e Squadron niet in actie te komen en terug te keren naar Hunsdon. Tegen deze tijd was de vijand ook actief geworden. Vliegtuigen van het 464^e werden zwaar onder vuur genomen door het luchtafweergeschut en de escorterende Typhoons hadden hun handen vol om aanvallende FW 190s af te slaan. De eerste die het moest ontgelden was het toestel van majoor Ian McRitchie van het 464^e Squadron dat geraakt werd toen het nog steeds op boomhoogte vloog. McRitchie raakte even verblind en kon zijn linkerarm niet gebruiken die getroffen was door de kogel die zijn navigator, kapitein Sammy Sampson, had gedood. Op een of andere manier slaagde hij erin de controle over zijn vliegtuig te behouden en een noodlanding te maken in de buurt van Albert.

Wat er vervolgens gebeurde kan men alleen maar raden. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat Pickard boven Amiens cirkelde en op onderzoek uitging toen hij merkte dat McRitchie was geraakt. Het was te verwachten van een man als Pickard dat hij zich bezorgd zou maken, maar nu kwam hij er

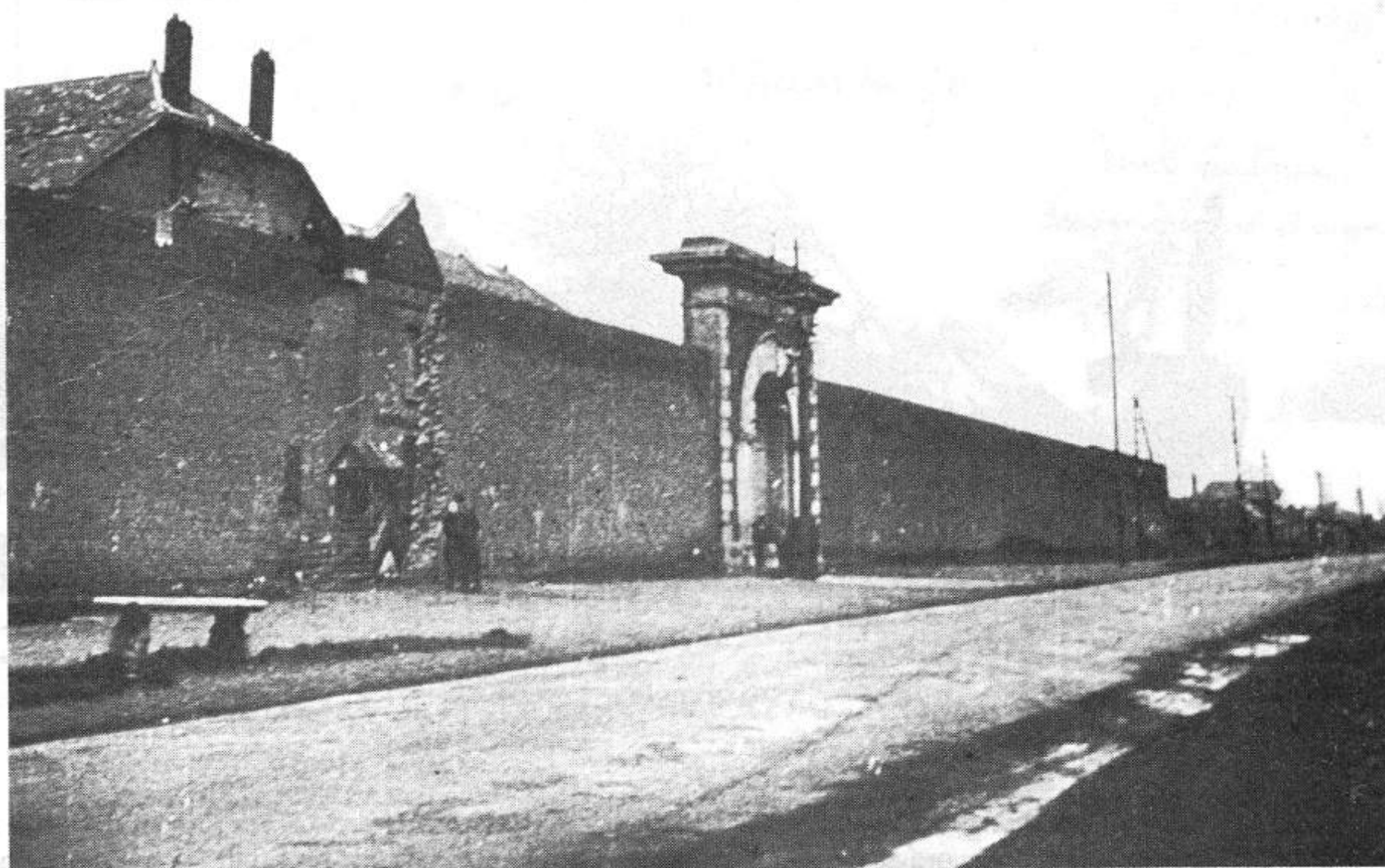


Toen en Nu. De gevangenis is volledig herbouwd. De buitenste muur, met het duidelijk zichtbare gerepareerde metselwerk, is echter behouden gebleven (IWM).

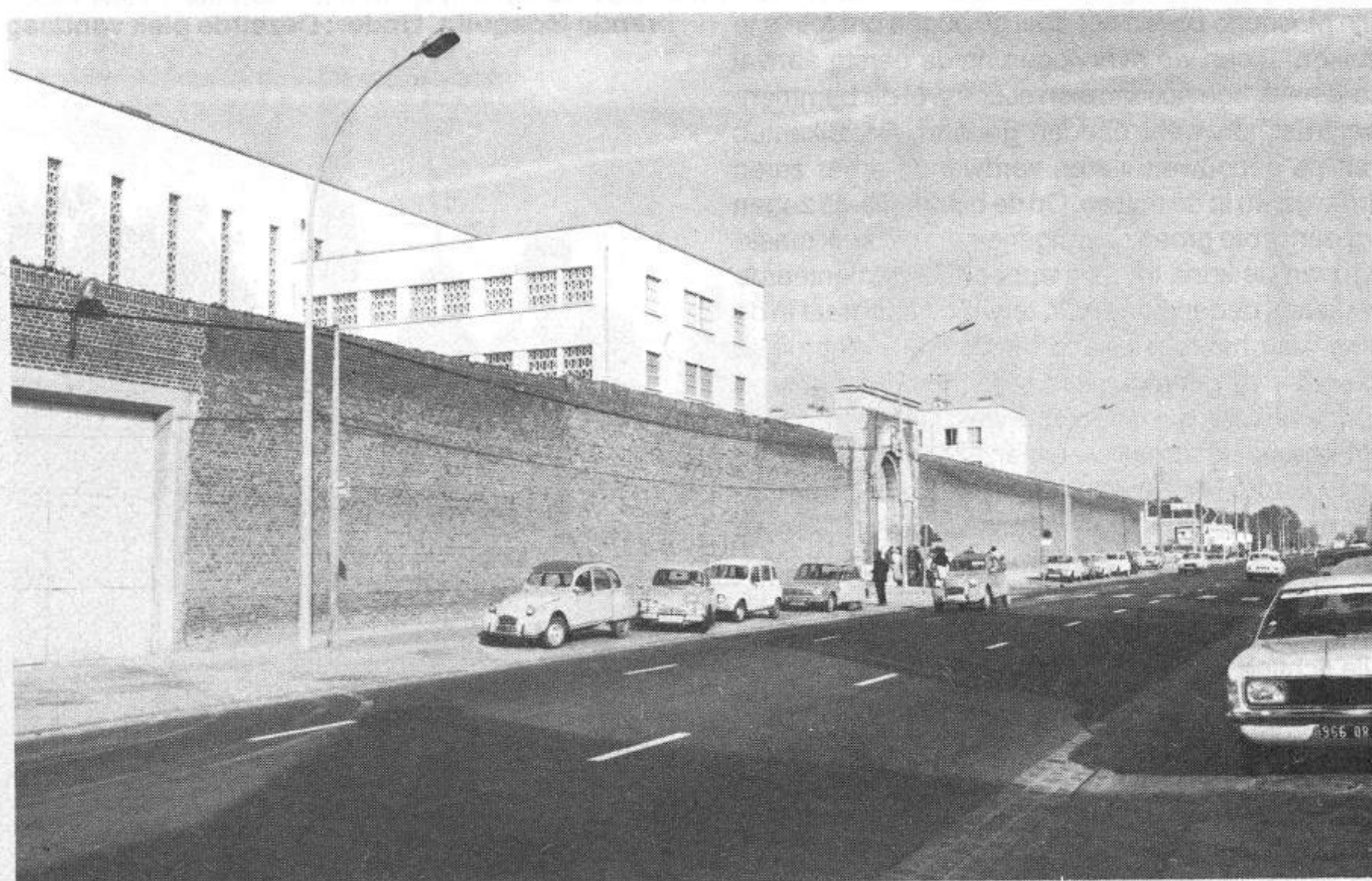




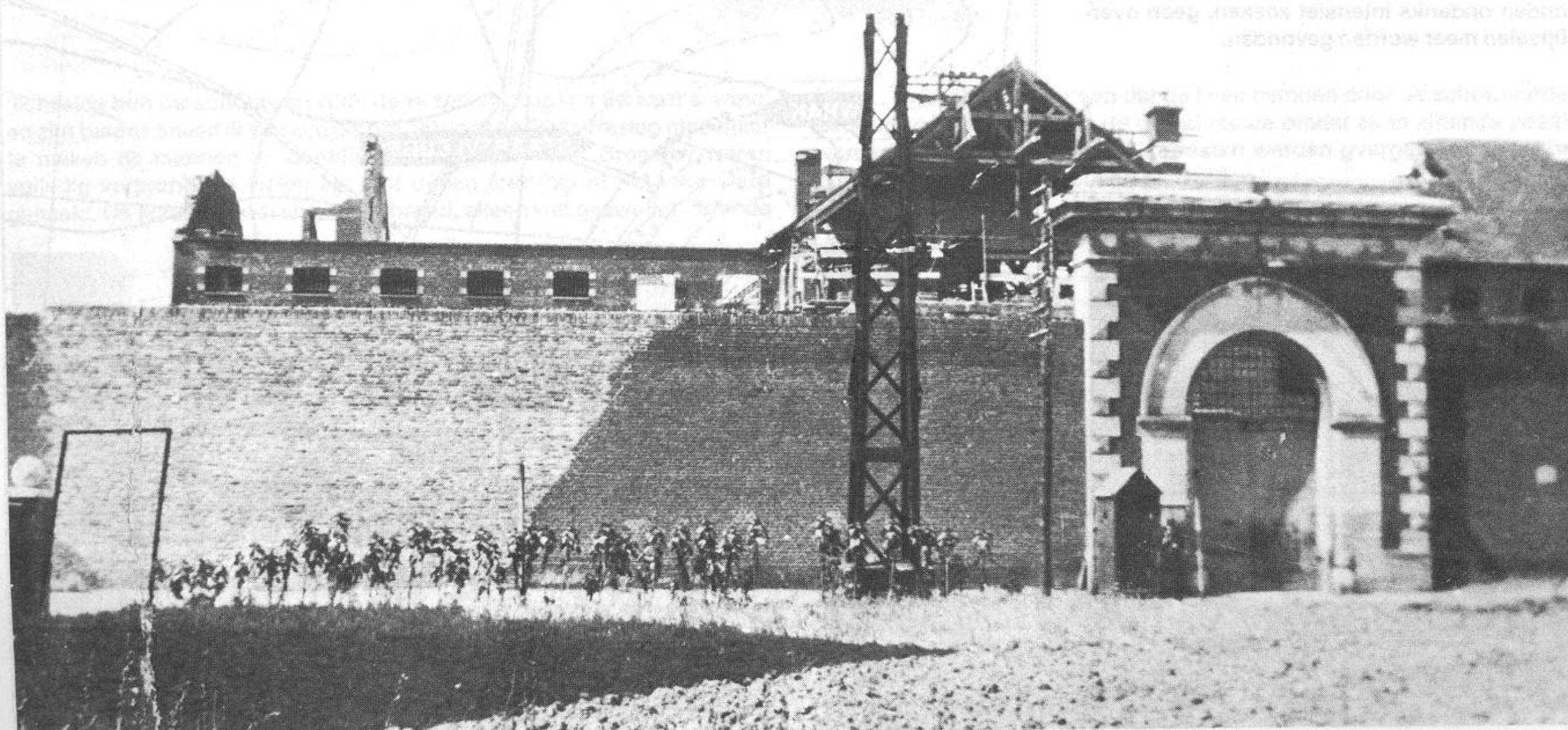
Boven: De bres in de zuidelijke muur naast de hoofdboort, gefotografeerd door Fransen of Duitsers kort na de raid (IWM). Onder: Enkele maanden later. De bres is afgesloten met een tijdelijke barricade (IWM).



Boven: De verlaten weg langs de gevangenis in 1944 (IWM). Onder: De weg thans. Links een nieuwe toegangspoort voor grote voertuigen.



Onder: In de zomer van 1944 was de muur weer dicht, terwijl binnen in de gevangenis de herstelwerkzaamheden werden voortgezet.





zelf door in moeilijkheden. Hij werd aangeschoten door het luchtafweergeschut en werd zo een makkelijke prooi van een paar Focke-Wulfs. Vervolgens zag men zijn machine, nadat een deel van de staart was afgeschoten, neerstorten.

Gedurende de hele aanval had Tony Wickham in zijn Mosquito boven het doel gevlogen om foto's te maken: 'Toen we overvlogen na de eerste aanval zagen we hoe accuraat en succesvol de bommenwerpers hun werk hadden gedaan. De zijanten van de gebouwen waren verdwenen en er zaten grote gaten in de muren. Op de binnenplaats zagen we een grote groep gevangenen die gebruik maakten van de kans te ontsnappen. De gemonteerde camera's deden hun werk, terwijl de fotograaf in de neus van het toestel een handcamera gebruikte. Het was zijn enthousiasme dat ons langer deed vertoeven dan goed voor ons was. Na iedere ronde zei ik aarzelend dat we maar naar huis moesten maar iedere keer weer zei hij, 'Nee, kom op nog een keer!'. Tenslotte was ook hij tevreden en gingen we terug naar de basis. Zijn filmbeelden waren goed. Ze laten duidelijk de gebombardeerde gebouwen en muren zien en de ontsnapte gevangenen die in alle richtingen over het binnenplein rennen.'

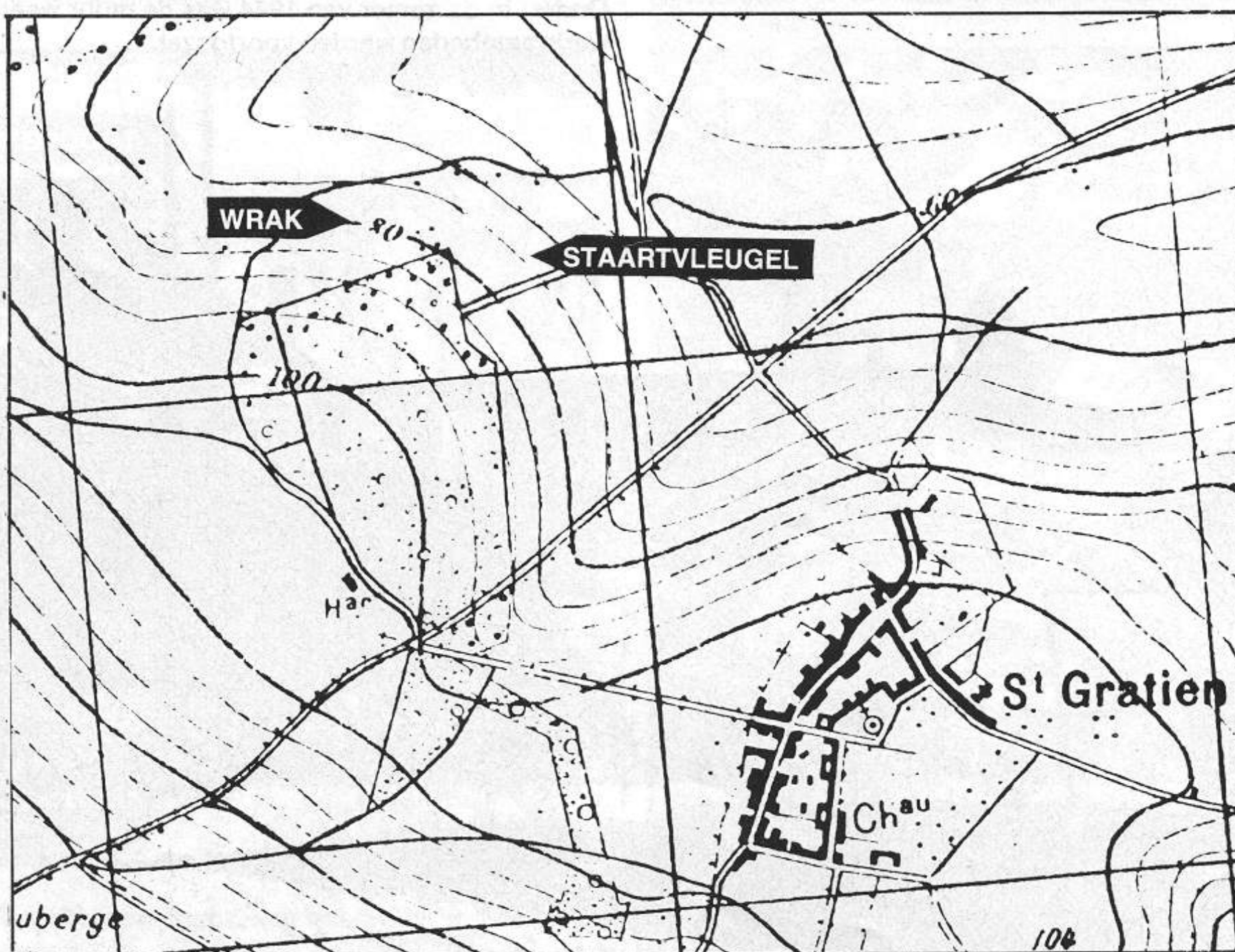
Sommige gestalten op de binnenplaats liggen voorover op de grond en werden, nogal optimistisch, beschouwd als omgekomen Duitsers, maar waarschijnlijker was dat het gevangenen waren die door de bewakers werden neergeschoten.

De vlucht terug was een veelbewogen onderneming. Een Typhoon was al verloren gegaan in het

Het vliegtuig van Pickard ('F' for Freddie) stortte neer bij het dorpje St. Gratien, 8 km ten NO van de gevangenis. Ooggetuige Souhait vertelt wat er gebeurde: 'Een Mosquito komende uit de richting Amiens en vliegende op een hoogte van ongeveer 300 m, werd op een afstand van 800 m achtervolgd door een Duitse jager. De Mosquito maakte een bocht naar links. Misschien had hij de Duitser niet gezien, die hem raakte waardoor hij zijn staart verloor dat wervelend naar beneden viel. Het vliegtuig kantelde toen op zijn rug en dook, oostwaarts, scherp naar beneden.' Boven: De uitgebrande Mosquito. Onder: Dezelfde plek vandaag. (Zie de kaart)



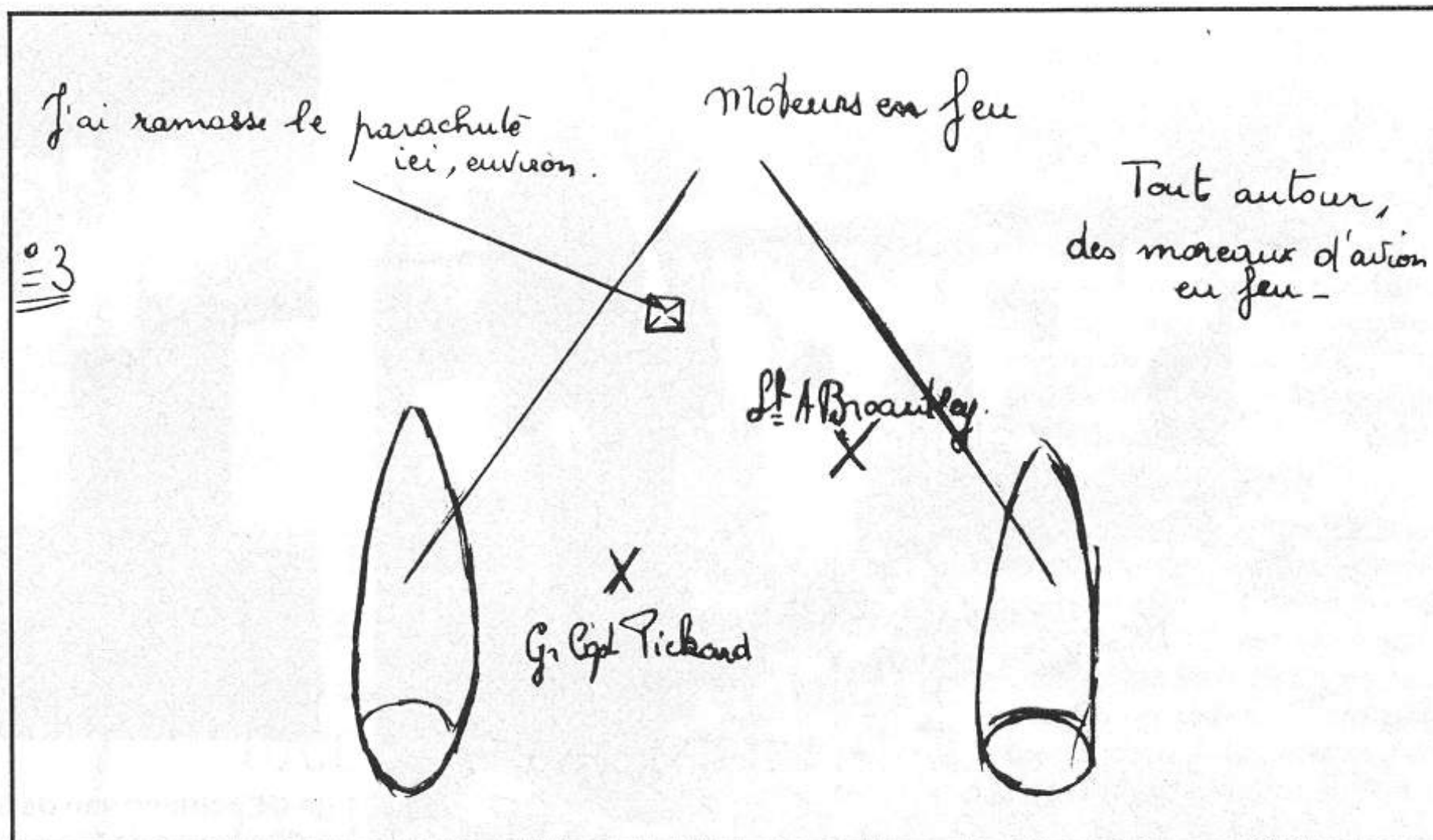
De plek waar de staartvleugel neerkwam. Hier en op de plaats waar het toestel neerstortte konden ondanks intensief zoeken, geen overblijfselen meer worden gevonden.



luchtgevecht toen de vliegtuiggroep zich opnieuw formeerde. Een ander ging verloren boven het Kanaal in een sneeuwstorm en een derde vliegtuig, dat schade had opgelopen, moest een noodlanding maken op een vliegveld in Sussex. Het werd ook een noodlanding voor kapitein Hanafin, die ernstig gewond was geraakt door luchtafweerschut toen hij wat achter moest blijven voor het herstellen van een kapotgeraakte motor. Dit gold eveneens voor tweede luitenant Sparks wiens vliegtuig door de beschietingen totaal werd vernield.

Bij de gevangenis was de verwarring ontstaan die de plannenmakers hadden voorzien, maar het wonder waarop ze hadden gehoopt was niet verwezenlijkt. De kans dat de aanval alleen maar de muren en gebouwen zou vernielen zonder daarbij de gevangenen letsel toe te brengen was aldoor bijzonder klein geweest en de realisten onder hen beseften dat naar alle waarschijnlijkheid het omgekeerde het geval zou zijn. De aanval op de hoofdgebouwen had ook veel schade toegebracht aan het in de buurt liggende St Victor ziekenhuis en aan zo'n dertig nabijgelegen huizen.

De situatie in het gevangeniscomplex was chaotisch en Dr. Mans, de leider van de Abbeville verzetsgroep en een van de mensen die men had willen bevrijden, begreep dat het zijn plicht was te blijven om de meer dan 150 doden en gewonden te



Een Frans meisje, Giselle Cage (die later met Souhait zou trouwen) was met haar vader als een van de eersten ter plaatse: 'Door de rook heen konden we twee donkere omtrekken zien. We begrepen dat dat de vliegers moesten zijn . . . Tenslotte konden de lichamen uit het vuur worden gehaald en op geïmproviseerde brancards worden gelegd.' Boven: Deze schets werd door Giselle getekend voor Alex Hamilton toen hij gegevens verzamelde voor Pickard's biografie 'Wings of Night'.



'Ik haalde hun parachutes en vouwde ze zelf op. Captain Pickard's 'wing' en zijn batons sneed ik van zijn jas om het voor de Duitsers nog moeilijker te maken de mannen te identificeren. De kleren van Broadley waren volledig verbrand. Zij vielen als stof uiteen toen hij uit het vuur werd gehaald. De lichamen waren niet verbrand, alleen wat gezwollen door de

hitte . . . we zijn er zeker van dat de twee mannen door de schok werden gedood toen het vliegtuig de grond raakte omdat ze in zittende positie werden gevonden. De stoffelijke resten werden overgebracht naar het huis van de burgemeester van St. Gratien.'





In de ochtend van de 31e augustus 1944 werd Amiens bezet door de 29e brigade van de 11e pantserdivisie. Op het kerkhof van St. Pierre, vlakbij de gevangenis, werden de graven gevonden van de twee vliegers. Dit is het graf van John Broadley.

verzorgen. Terwijl anderen hun vrijheid tegemoet liepen bleven hij en een OCM collega, kapitein Tempez, in de gevangenis om voor de gewonden alles te doen wat mogelijk was. Tempez werd door een vuurpeleton geëxecuteerd en Manis verbleef de rest van de oorlog in een werkkamp.

In totaal ontsnapten 258 gedetineerden uit de ruïnes: 179 criminelen, 29 politieke gevangenen en vijftig leden van de Résistance. Onder degenen die hun vrijheid hervonden waren Jean Beaurin, Vivant, Cruel en Ponchardier's schoonzoon. Hoewel er veel gevangenen de dagen erna door de Duitsers werden achterhaald, zag Beaurin kans te ontkomen in de communistische ondergrondse en veel lokale groepen slaagden erin hetzelfde te doen met hun kopstukken. 'Operatie Jericho' was wel waardevol geweest, maar tegen een zeer hoge prijs.

94 personen waren omgekomen bij de aanval en 92 gewond. 50 van de 180 leden van de Résistance die gevangen werden gehouden waren ontsnapt, maar volgens archiefstukken stonden er na de aanval nog maar 74 geregistreerd als gevangenen van de Duitsers. Onder de doden en gewonden moeten dus 56 leden van de Résistance zijn geweest en daar er vier keer zoveel criminele gevangenen als patriotten waren ontsnapt is het

geen wonder dat de burgerij zich afvroeg waarom de aanval überhaupt had plaats gevonden. De vrije Fransen in Londen stonden ook niet te juichen over de aanval die Beaurin en zijn vrienden had bevrijd en die tot hun voornaamste politieke tegenstanders zouden behoren als ze eenmaal terug in Frankrijk waren. Aarzelend werd erin toegestemd het nieuws over de affaire stil te houden tot na de bevrijding en het verhaal werd uiteindelijk op 28 oktober 1944 vrijgegeven. De ontvluchting van Vivant werd heimelijk doorgegeven aan de mensen in Amiens en Abbeville, in de hoop dat men door zijn ontsnapping het bloedvergieten zou kunnen rechtvaardigen. Later zou een officieel rapport bevestigen dat men in Amiens 'het nieuws over zijn bevrijding' met gejuich had begroet. De Résistance liet Londen weten er blij mee te zijn.

Vivant werd in de Gaulle's eerste regeringsperiode minister van Binnenlandse Zaken – een verdiende beloning voor zijn heroïsche daden in Abbeville. Pepe en zijn kameraden, door wiens activiteiten de aanval om hem te bevrijden had plaats gevonden, zonken terug in de schaduw van het alledaags bestaan om hun eigen revolutie voort te zetten.

We bezochten twee keer Amiens om dit verhaal voor te bereiden. De eerste keer in oktober 1978 was een mislukking door de aanhoudende mist



Enige tijd later werd Pickard's graf voorzien van inscripties met de afkorting V.C. voor het Victoria Cross.



Charles Pickard werd begraven op de voorste rij. Op 3 november 1944 maakte 2e luitenant Lea een foto van Faro Fernande en Marie Yvonne



terwijl zij bloemen op het graf legden. De gevangenis is op de achtergrond zichtbaar (IWM).

waardoor het niet mogelijk was goede foto's van de gevangenis te nemen. Maar de drie herstelde bressen in de buitenmuur waren nog duidelijk zichtbaar, hoewel de oude gevangenisgebouwen zijn herbouwd. Een plaquette bij de hoofdingang is een herinnering aan het incident en ieder jaar wordt op 18 februari een herdenkingsdienst gehouden voor de gevallen.

Wij hadden ons voorgenomen dit verhaal niet te publiceren voordat we luchtverkenningen hadden gemaakt boven Hunsdon en Amiens. De eerste was gauw voor elkaar en vanuit de lucht is het vliegveld gemakkelijk te herkennen hoewel het nu weer gewoon bouwland is en bijna alle gebouwen zijn afgebroken.

Voor de vlucht boven Amiens keerden we in april 1979 terug. Het meest voor de hand liggende vliegveld was Glisy aan de rand van de stad dat door de Mosquito's was aangevallen om het Duitse Squadron aan de grond te houden gedurende de aanval. Het is nu een verwaarloosd vliegveld waar we een Piper Cub huurden die ook nogal verouderd was.

De stad heeft zich zeer sterk uitgebreid en de gevangenis ligt nu helemaal ingebouwd. Onze droom om op een hoogte van 50 voet over de gevangenis te scheren werd de bodem ingeslagen doordat de piloot niet beneden de toegestane hoogte van vijftig meter wilde gaan.

Officiële documenten tonen aan dat het staartstuk van Pickard's vliegtuig op kaart coördinaat 178662 en het voorstuk op 175663 neerkwam, waar monsieur Gignard-Pinkot, de zoon van de burgemeester van St. Gratien, de stoffelijke resten vond van de piloot en de navigator, kapitein John Broadley. Beiden werden later begraven op het kerkhof St. Pierre in Amiens (graf 13 in rij B en graf 11 in rij A). Kapitein R. W. Sampson, McRitchie's navigator, ligt begraven op het kerkhof van Poix-de-la Somme (graf 25 rij E).

Een mysterie moet nog worden opgehelderd, en wij zijn Alex Hamilton de schrijver van 'Wings of Night' een biografie over kolonel Pickard zeer dankbaar dat wij de reden mogen bekend maken waarom het Victoria Cross niet aan Pickard werd toegekend. Alex Hamilton heeft over dit onderwerp een gesprek gehad met Sir Basil Embry, de



In Poix, 25 km ten zuidwesten van Amiens, is een gedeelte van de begraafplaats ingericht als Commonwealth' oorlogskerkhof. De enige andere gesneuvelde van de raid, kapitein 'Sammy' Sampson ligt hier begraven.

commandant van de 2e Groep, maar had moeten beloven hieraan geen publiciteit te geven voor hij zou zijn overleden. Sir Basil stierf op 8 december 1977.

'Generaal-majoor Sir Basil Embry was verantwoordelijk voor de aanval op Amiens', schrijft Alex Hamilton. 'Hij had zichzelf aangemeld voor deze zeer geheime, met de meeste precisie uit te voeren aanval daar hij dacht dat Charles Pickard toen nog niet genoeg ervaring had met het op lage hoogtes uitvoeren van aanvallen tegen gronddoelen. Sir Basil had gelijk. Hij vroeg mij de logboeken van Pickard (drie) te bekijken en zei dat ik daarin wel zou lezen dat hij maar 'vijf of zes' aanvallen op lage

hoogte met zijn 2e Groep had uitgevoerd.

'Bij zijn eerste vlucht leidde hij de eerste aanval op de V2 lanceringsplatformen in het gebied van het Nauw van Calais, met 48 Mosquito's. Basil Embry ging zelf ook mee en leidde de tweede golf van 48 vliegtuigen, min of meer als leermeester van Charles Pickard en om te kijken hoe Pickard de aanvallen op lage hoogte zou uitvoeren. Sir Basil was meer dan tevreden. Op een van die vluchten slaagde Pickard erin na de aanval naar Engeland terug te keren op één motor omdat de andere was uitgevallen.

'Op het laatste moment werd Basil Embry ontboden door luitenant-generaal Sir Arthur Coningham, bevelhebber van de 2e Tactische Luchtmacht, om bijzonderheden mee te delen betreffende de aanval op Amiens. Op het allerlaatste ogenblik verbood Coningham Basil Embry de aanval te leiden, wat hem zeer verbitterde. Hij probeerde uit te leggen dat hij de drie Squadrons had opgeleid met de bedoeling zelf als commandant te fungeren. Maar Coningham wilde er absoluut niets van weten. Coningham geloofde dat als Embry zou worden neergeschoten hij een zware tijd tegemoet zou gaan omdat hij volledig van de plannen op de hoogte was en bovendien was hij al eens ontsnapt uit krijgsgevangenschap en als de Duitsers hem weer in handen zouden krijgen was de kans groot dat hij zou worden geëxecuteerd. Onder veel protest legde Basil Embry zich tenslotte neer bij het verbod.

'Hij vond het verschrikkelijk om Charles Pickard de leiding te geven omdat hij hem veel te waardevol vond als piloot in het Bomber Command, maar als hij Pickard zou voorbijgaan en een ander het commando zou geven die meer ervaring had bij laag vliegen zou hij Pickard onnodig veel pijn doen. Er was geen tijd voor kieskeurigheid. De 19e februari kwam snel naderbij en dat was de dag voor de executies door de Gestapo van de Franse politieke gevangenen.

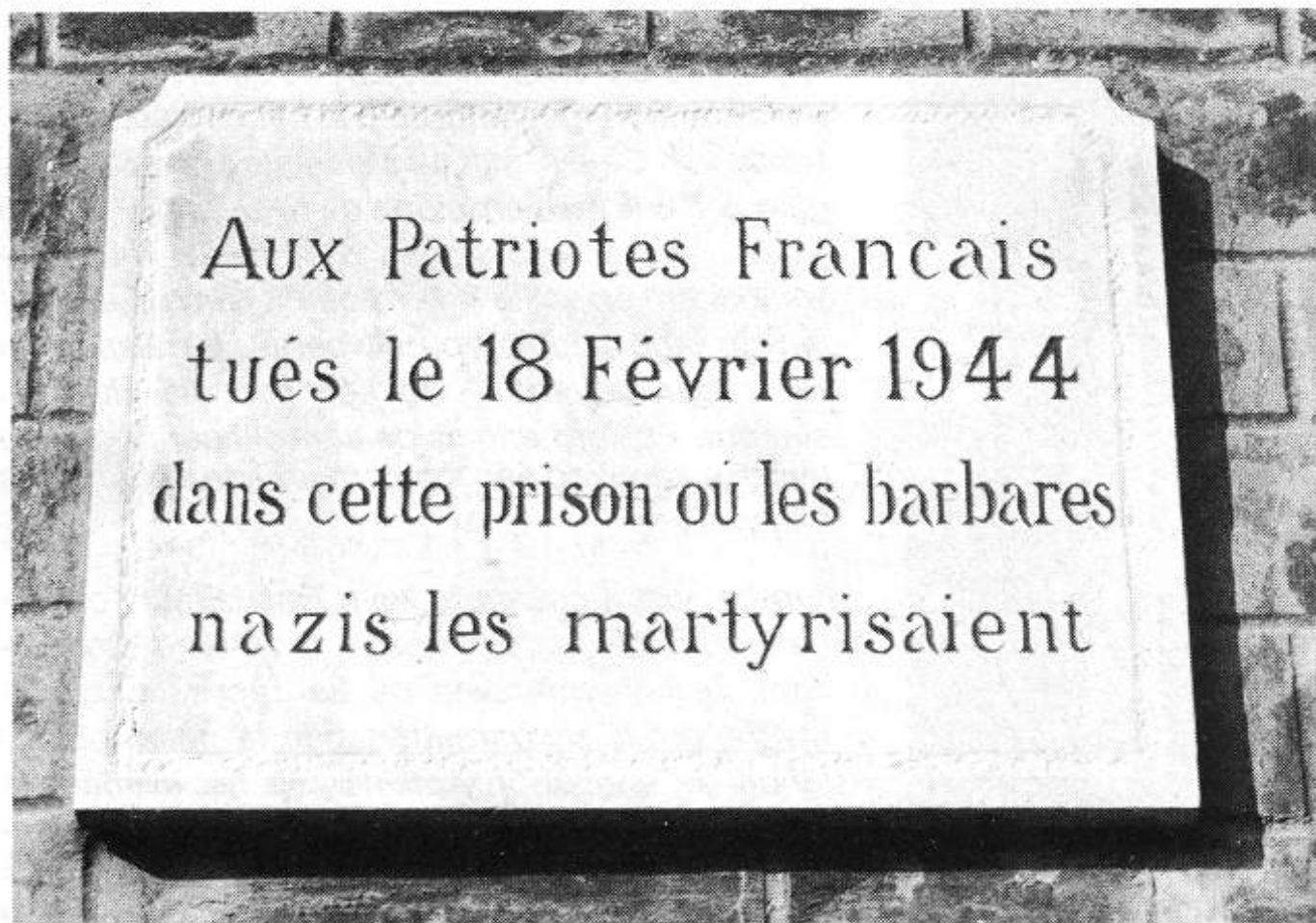
'Sir Basil zat in een lastig parket. De tijd, het weer en Coningham zaten hem tegen. Het was de eerste keer in zijn carrière dat hij er veel voor voelde om gegeven orders naast zich neer te leggen. Maar op het laatst gaf hij toe en liet tegenover niemand iets merken over zijn bange voorvoelens en zeker niet tegenover Charles Pickard. De aanval ging zoals was gepland door met Pickard



Op elke verjaardag van de aanval wordt er naast de hoofdingang van de gevangenis (waar bovenstaande plaquette is aangebracht) een dienst gehouden. Deze wordt gevolgd door een pelgrimage naar de graven op



het kerkhof van St. Pierre. Op de 30e verjaardag in 1974 werd Pickard's weduwe, die de processie leidde (onder) door de Fransen verwelkomd.



Op 18 februari 1945 – een jaar na de aanval – werd op de plek waar Pickard was neergestort een herdenkingskruis opgericht. Helaas is er thans niets meer van over.



inplaats van Embry als commandant. De uitslag ervan heeft u kunnen lezen.

'Geruime tijd na de aanval op Amiens, pas toen bekend werd dat Charles Pickard en Alan Broadley waren gesneuveld, deed Lord Londonderry, een voormalig minister van luchtvaart, het voorstel om Pickard de hoogste onderscheiding te verlenen. Voorstellen tot toekenning van het Victoria Cross moeten eenstemmig worden gesteund en

de man die tegen bleek te zijn was Sir Basil Embry. Naar zijn mening was de raid op Amiens niet meer geweest dan een normale, zij het met grote precisie, uitgevoerde bomaanval, waarvoor het Victoria Cross geen geëigende onderscheiding was.

'De officiële redenen voor afwijzing staan in een ongepubliceerd document, gedateerd 5 december 1944 en luiden als volgt:

'1) Hij was reeds voldoende gedecoreerd in ver-

gelijking met andere officieren met een soortgelijke staat van dienst;
2) Persberichten over zijn laatste vlucht overdreven het belang ervan.'

'Het nieuws over deze kwestie was op een of andere manier naar Frankrijk uitgelekt, en op Pickard's grafkruis op het kerkhof van St. Pierre stonden onder zijn naam de afkortingen voor de onderscheidingen die hij had gekregen – VC, DSO en DFC met gespen – dus ook die van het Victoria Cross. Toen de kwestie tenslotte uit de wereld was met de beslissing de onderscheiding niet te verlenen, verzocht het ministerie van luchtvaart aan Pickard's weduwe of zij de Fransen wilden verzoeken de afkorting te verwijderen, hetgeen zij deed door persoonlijk een bezoek te brengen aan Frankrijk.'

Lezers die geïnteresseerd zijn in de Mosquito attenderen wij op een stereo cassette, getiteld 'The Mosquito Story' de geschiedenis van dit vliegtuig wordt verteld door ex RAF-piloot Raymond Baxter. De cassette is verkrijgbaar bij het Mosquito Aircraft Museum, Salisbury Hall, St. Albans, Hertfordshire, Engeland. De prijs is £ 4.50.

De raid op Amiens werkte op de verbeelding van het publiek en tijdens de luchtvaartshow op Farnborough in 1950 deed de RAF de aanval nog eens over (Charles E. Brown).





Boven: In 1945 bracht de RAF een ere saluut aan de bemanningen die hadden deelgenomen aan de 'Operatie Jericho' door nog eens laag over de gevangenis te vliegen. Onder: Als gedenkteken voor Charles Pickard

staat in Salisbury Hall in Hertfordshire, waar in 1940 het prototype werd ontworpen, een Mosquito opgesteld.



**'40~'45
TOEN & NU**

NOORWEGEN



Het verhaal van de verdwenen Duitse bommenwerper

door A. R. Chapman en Bjorn Olsen

Kampfgeschwader 4 *General Wever* van de Luftwaffe nam van het begin tot het einde aan de Tweede Wereldoorlog deel. Op de morgen van 1 september 1939 ondernamen KG 4's Heinkel He 111P bommenwerpers een aanval op het grote vliegveld van Lemberg (Lwow) in het oosten van Polen. Aangevoerd door Staffelpitän Hauptman Leythäuser overrompelden zij de Polen en het doel werd volledig verwoest. De bommenwerpers zouden naar hun basis terugvliegen over het door de Duitsers bezette Tsjecho-Slowakije, daar Leythäuser niets voelde voor een confrontatie met Poolse gevechtsvliegtuigen die zeker een moedig en kranig, maar bij voorbaat hopeloos gevecht, zouden leveren. Na het verlaten van het aanvalsgebied bleef een van de vliegtuigen, kenteken 5J+EN, achter. Het was geraakt door Poolse afweergeschut en niet in staat de formatie bij te houden. Na ongeveer een half uur bemerkte de bemanning, Unterofficier Günther Hoelscher (waarnemer en vliegtuigcommandant), Gotthold Klenk (piloot), Karl Stolz (radio-telegrafist en boordschutter) en Willi Stock (boord-

schutter en boordwerktuigkundige) dat ze alleen waren. Zij beseften al gauw dat zij geen hoop hoefden te koesteren dat ze een bevriend gebied zouden kunnen bereiken en toen bleek dat het vliegtuig niet meer bestuurbaar was zette Klenk het toestel neer in een aardappelveld, midden in Polen. De bemanning stak het vliegtuig in brand en in minder dan geen tijd werden ze omringd door een menigte zeer vijandige burgers. Alleen door resoluut optreden van een lokale Poolse legereenheid bleven de levens van de Duitsers gespaard.

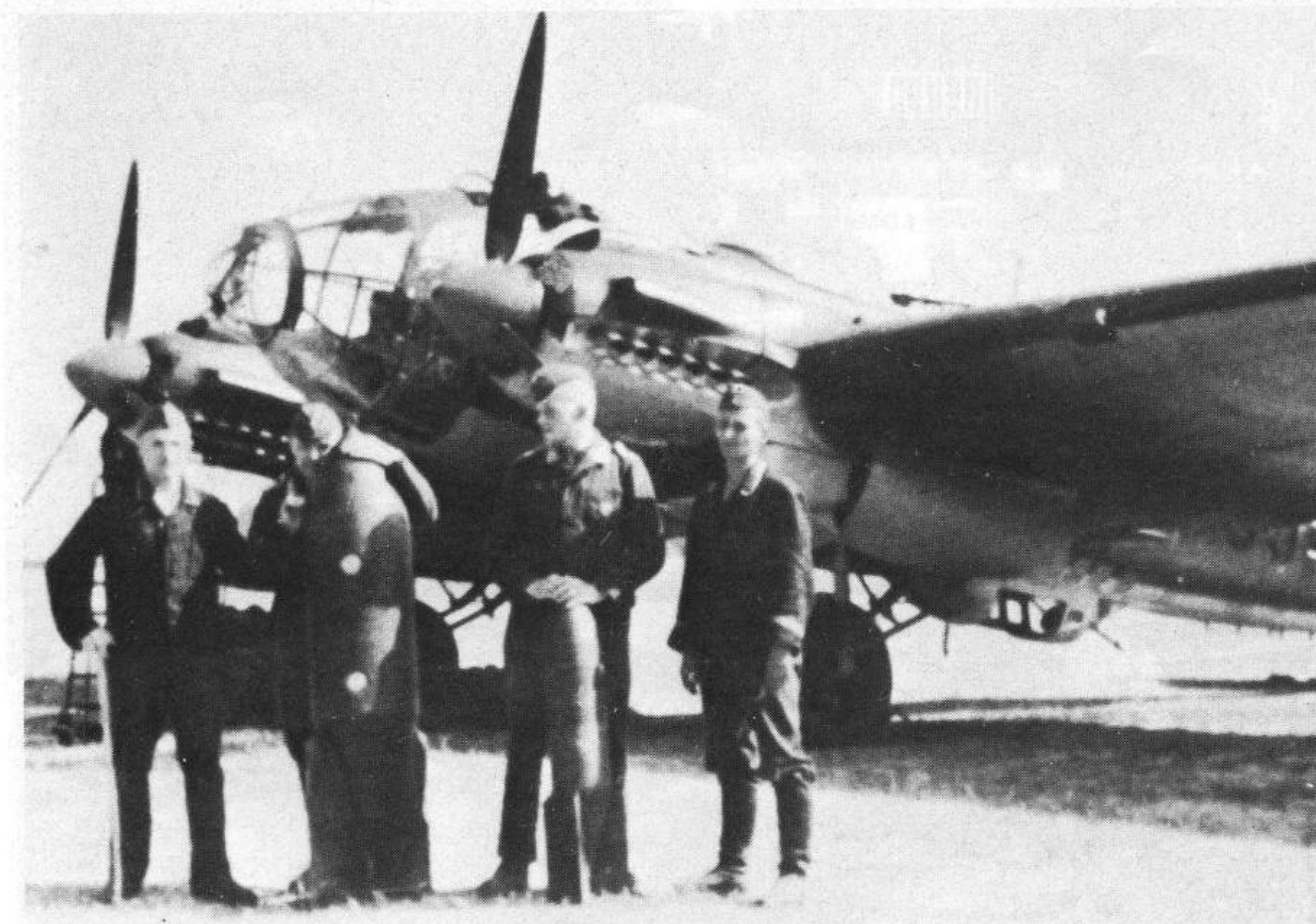
De daaropvolgende dagen werden ze van de ene naar de andere plaats gebracht, altijd scherp bewaakt door Poolse soldaten, maar misschien is het beter te praten van beschermd, want het kwam meer dan eens voor dat de bewakers hun geweren gericht hielden op de burgers die de Duitsers als ze maar even de kans hadden gekregen zouden hebben vermoord. Hoelscher's bemanning ondervond

wat oorlog werkelijk inhield, overal om zich heen zagen ze gebombardeerde dorpen en dood en verderf. Eén keer zelfs werd de trein waarin ze zaten aangevallen door vliegtuigen van hun eigen eskadron. De Heinkels vlogen zo laag dat ze hun vrienden in hun toestellen zagen zitten. Veel treinpassagiers werden gedood of raakten gewond door de aanval. De gevangenen kenden echter de tactiek die de bommenwerpers gebruikten en waren daardoor in de gelegenheid de bommen en het machinegeweervuur te ontwijken, iets wat door sommige Polen snel werd opgemerkt en die de Duitsers dan ook overal volgden, niet alleen om een oogje in het zeil te houden maar vooral om hun eigen leven te redden.

Later werd de bemanning samengebracht met andere gevangen genomen Duitsers, bij elkaar ongeveer zestig man. Na een paar dagen werd de hele groep opgesloten in een oude kazerne die gebruikt werd voor krijgsgevangenen. Op 17 september sloten de bewakers alle deuren en vertrokken. Een paar uur later begon men het gebouw te beschieten en werden er handgranaten naar binnen gegooid. Het gebouw stond al gauw in brand. Veel gevangenen werden gedood door de beschietingen of kwamen in de vlammen om, maar wonderbaarlijk genoeg slaagden Hoelscher en zijn bemanning erin te ontkomen. Twee dagen later passeerden zij de Russische grens en werden in hechtenis genomen en naar Kiev gebracht. Gelukkig voor hen was dit de tijd van het Russisch-Duitse pact en was het allemaal 'Russki-Germanski, goede vrienden!', herinnert Hoelscher zich nu nog. Vijf weken later waren ze terug bij KG 4, die toen zijn basis had in Fassberg in Noord-Duitsland.

'Weserübung'

Nadat de gevechten in Polen voorbij waren en de zogenaamde Phoney War periode begon, werd KG 4 op sterkte gebracht zowel op gebied van personeel als vliegtuigen. Voorafgaande aan de 'Weserübung' (de Duitse invasie van Denemarken en Noorwegen) werden de Heinkels verspreid over de vliegvelden in Fassberg, Lüneberg en Perleberg in het noorden van Duitsland. Op de dag van de aanval 9 april 1940 werden de bommenwerpers alleen maar gebruikt als vlagvertoon dat zou samenvallen met de Duitse landing. Dit gebeurde door laag over Noorwegen te vliegen en pamfletten uit te werpen



Geheel boven: Heinkels He 111P van Kampfgeschwader 4 te Fassberg in Noord Duitsland voor de invasie van Denemarken en Noorwegen in april 1940. Boven: De Heinkel 5J+CN met munitiepersoneel van KG4 ten tijde van de Poolse veldtocht.

boven Kopenhagen, de Deense hoofdstad. Maar de Noren sloegen hard terug en later die dag bombardeerde KG4 sommige kustbatterijen en het militaire vliegveld in Kjeller bij Oslo.

De hierop volgende dagen zetten KG 4's hun aanvallen op de Noorse doelen voort. De Heinkels ondersteunden twee gevechtsgroepen, Pellengahr en Fischer, met de grootste doelmatigheid. De Noorse en Engelse verdedigers terugdrijvend bereikten de twee groepen al snel de Oesterdal en Gudbrandsdal valleien.

Een paar weken na de invasie waren de Duitsers al zo ver naar het noorden doorgestoten dat de hun ondersteunende bommenwerpers ook andere doelen konden aanvallen. De Heinkels van KG 4 en de 120 vliegtuigen van KG 26, KG 30 en Kampfgruppe 100 ondernamen gezamenlijk de aanval op twee kleine steden, Aandalsnes en Namsos die belangrijke steunpunten waren van de geallieerden. De Luftwaffe deed zijn best ze zo volledig mogelijk te verwoesten en omdat er van geallieerde zijde eigenlijk geen luchtverdediging bestond, konden zij de aanvallen dagelijks herhalen. De eerste aanval begon om 11.00 uur, de tweede drie uur later en de laatste om 17.00 uur. Meestal kwamen de Duitse vliegtuigen laag over, dropten hun bommen en namen op de terugweg alles onder vuur, zowel militaire als burger doelen.

Hoelscher's bemanning, die aan de aanvallen had deelgenomen met de He 111P-1-5J+CN, vloog op 22 april van de basis Falssberg naar Oslo om de landingsprocedures op Fornebu te beproeven omdat daar nogal wat ongelukken waren voorgekomen. Na terugkeer in Duitsland werd de rest van KG 4 ingelicht en de volgende dag werd het hele eskader verplaatst naar Fornebu. Hoelscher, die bevorderd was tot Oberfeldwebel, had een nieuwe piloot gekregen. Klenk was weggegaan overeenkomstig de regel dat iemand die zijn vader had verloren in de Eerste Wereldoorlog en enige zoon was, d.i. in naam hoofd van de familie, geen dienst hoefde te doen bij een operationeel onderdeel. Zijn plaats werd ingenomen door Feldwebel Richard Gumbrecht, die net uit de vliegeropleiding kwam en de naam had een goed piloot te zijn, alhoewel zonder oorlogservaring.

Op 24 april viel de 5J+CN Namsos aan, en kwam onder zwaar vuur te liggen van anti-luchtdoelgeschut. Het toestel slaagde erin onbeschadigd terug te keren op Fornebu. In een wanhopige poging de Luftwaffe uit te schakelen, arriveerden op 24 april op het bevroren meer van Lesjaskogsvatn achttien Gloster Gladiator tweedekker gevechtsvliegtuigen van het 263 Squadron van de Royal Air Force. De volgende dag richtte de Luftwaffe zijn aandacht op



Terug op Fassberg na de Duitse aanval op Polen. Klenk, die later werd vervangen door Gumbrecht, Hoelscher, Stock en Stolz worden hier verwelkomd door escadrillecommandant Leythäuser (in leren jas met rug naar de fotograaf). Het vliegtuig is een Ju52/3ms.



Het was heel gewoon in de Luftwaffe dat de commandant van het vliegtuig niet de piloot was. Günther Hoelscher diende als waarnemer en had de rang van Oberfeldwebel (sergeant 1e kl) tijdens zijn laatste vlucht.



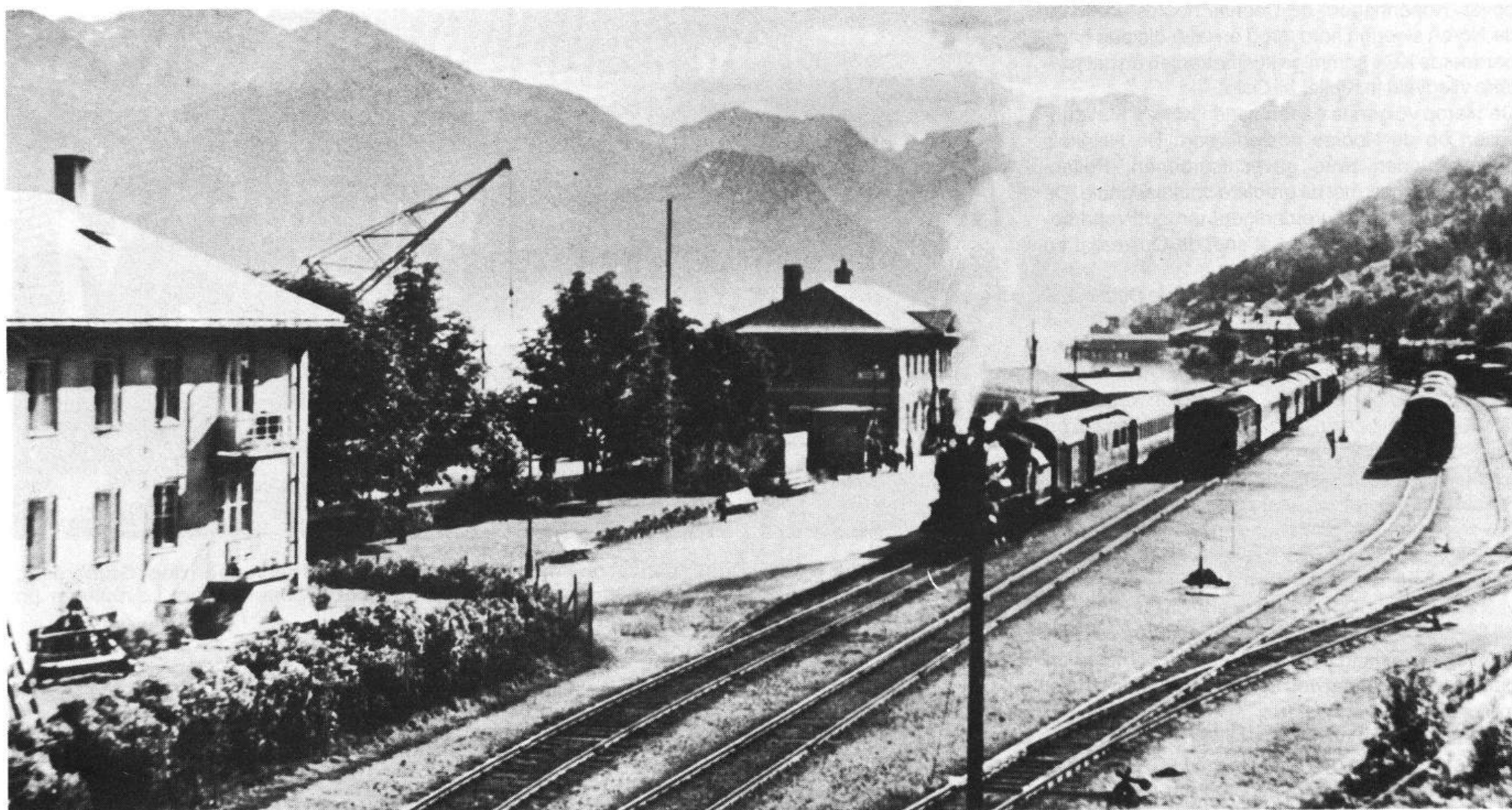
Feldwebel Richard Gumbrecht, de nieuwe piloot van de Heinkel 5J+CN.



Willi Stock in het uniform van de Wehrmacht, voordat hij overging naar de Luftwaffe.



Unteroffizier (sergeant) Karl Stolz, de radiotelegrafist tevens schutter.



deze jagers. De gehele dag werden zware aanvallen ondernomen. De Heinkel van Hoelscher nam deel aan twee van de drie aanvallen. De verliezen waren aan beide kanten groot: op het einde van de dag waren op vier na alle Gladiators vernietigd, zes Duitse bommenwerpers neergeschoten en zeker acht beschadigd. En hoewel dit het voorlopige einde betekende van 263 Squadron, kreeg de Luftwaffe nu ook te maken met de vliegtuigen van de Britse marine. Blackburn Skuas van de vliegdekschepen *Ark Royal* en *Glorious* schoten de 25e april twee Heinkels naar beneden. Zij probeerden ook vanuit de lucht Aandalsnes te verdedigen maar waren niet in staat de bombardementen tegen te houden door de numerieke overmacht van de aanvallers.

Boven: Het spoorwegstation in Aandalsnes in 1940. In handen van de Britten vormde het een doelwit voor de 5J+CN op 26 april (Jernbanemuseet). Onder: Behalve het rollend materieel is er vandaag maar weinig veranderd.

Neergeschoten

In de vroege morgen van 26 april gingen de bemanningsleden van drie Heinkels aan boord van hun vliegtuigen. Om 7.30 uur stegen zij op en toen de 5J+CN de lucht inging hadden Hoelscher en zijn bemanning nog geen idee dat deze dag het leven voor drie van hen grondig zou veranderen en het einde betekende van het vierde bemanningslid. De Heinkels hadden order gekregen een gewapende verkenningsvlucht te ondernemen langs de route Otta-Grotli-Geiranger en uit te kijken naar tekenen van activiteiten bij de geallieerden. Alle gevonden doelen moesten worden aangevallen. Tegelijkertijd moesten ze doelen in Aandalsnes aanvallen – de opdracht voor de 5J+CN was het spoorwegstation.

Laag vliegend over de voorgeschreven route ontdekten ze nergens Geallieerde troepen en alles was rustig. Daarna vlogen ze naar Aandalsnes, dat

gemakkelijk te vinden was omdat de stad nog steeds brandde van de vorige aanvallen. Vliegend over Romsdalsfjord werden ze onder vuur genomen door de kruiser HMS *Manchester* die, zonder dat de bemanning het merkte de stuurboordmotor van de 5J+CN raakte. De kruiser aanvallen zou neerkomen op zelfmoord en daarom vervolgden de Heinkels hun vlucht naar Aandalsnes.

Zes Skuas van No. 801 Squadron waren diezelfde morgen opgestegen van de *Ark Royal*. Zij hadden orders de Noorse en Engelse troepen in de buurt van Aandalsnes te ondersteunen en hadden bevel gekregen op maximum hoogte te vliegen, ongeveer 16.000 voet. Dit betekende dat ze ongeveer een uur boven het gebied konden vliegen voor dat ze naar hun vliegdekschip zouden moeten terugkeren.

De bommenwerpers konden ongestoord hun doelen aanvallen en ze waren zich juist opnieuw aan het formeren voor de retourvlucht toen het onver-



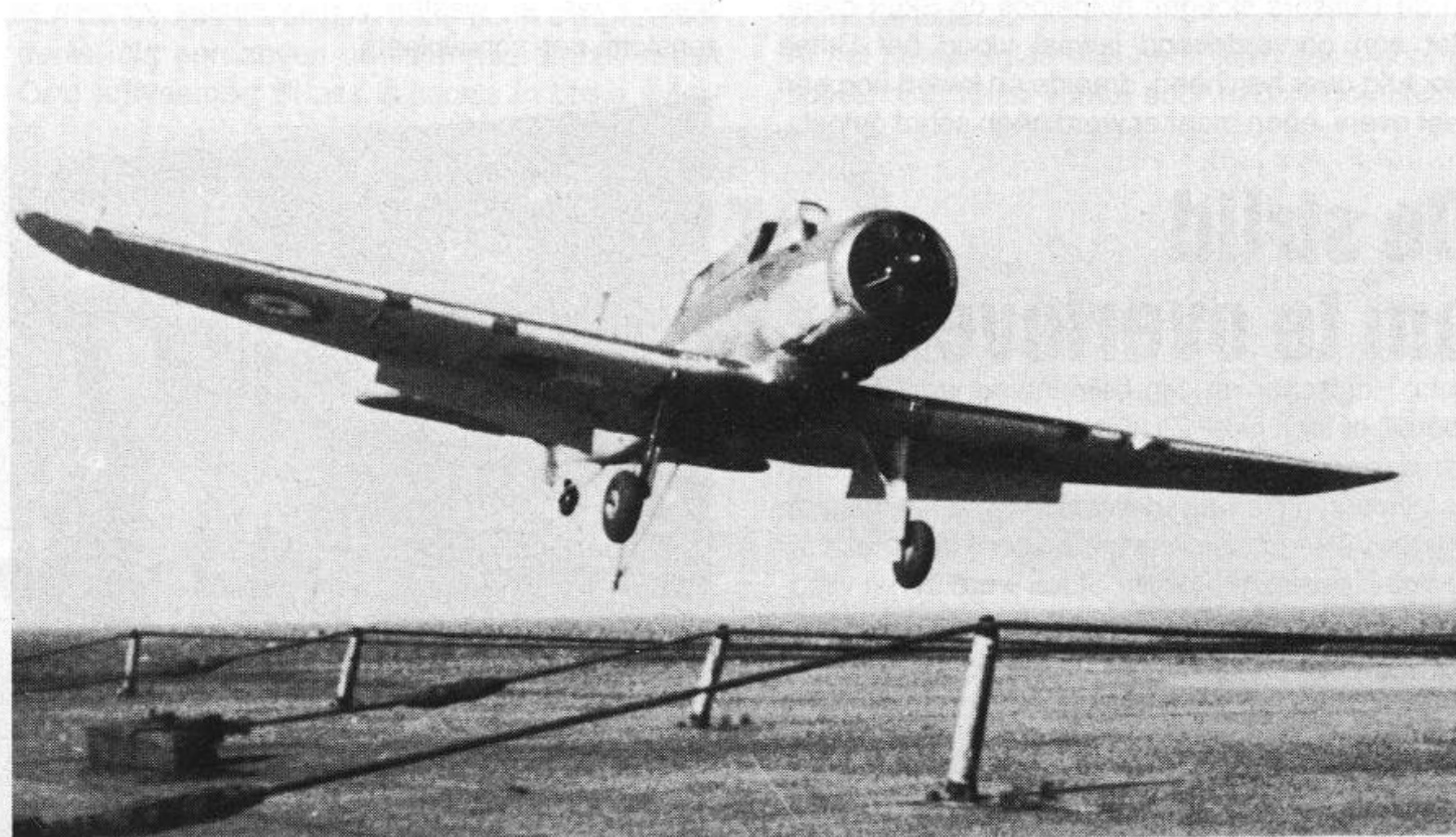
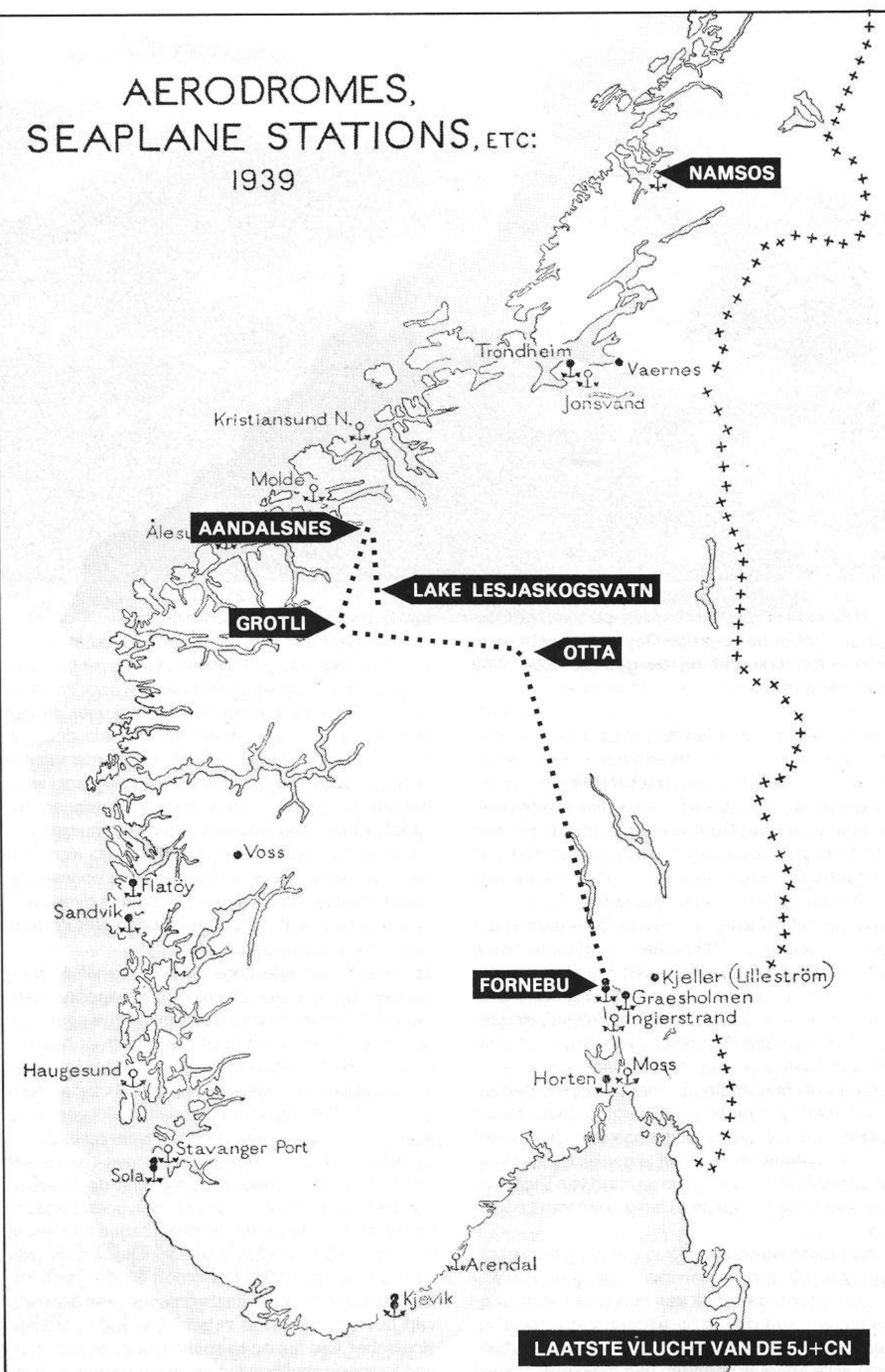


Boven: Kapitein-luitenant ter zee H. P. Bramwell, DSO, DSC, piloot van de Skua A7-A van het 801e squadron van de Marine luchtvaartdienst (IWM). Onder: Luitenant ter zee 2e kl W. H. Martyn, DSC met gesp, vloog de tweede Skua, A7-C.

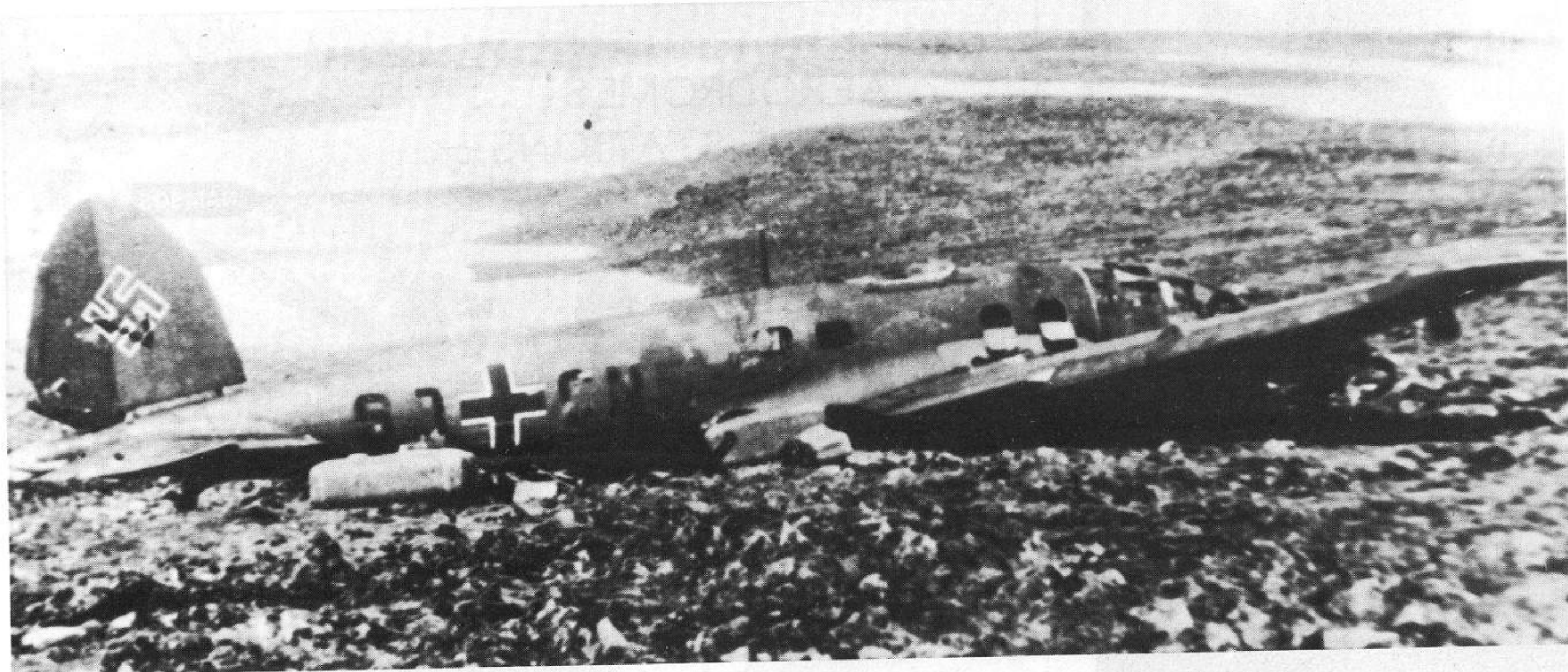


middelrijke gebeurde: de Skuas wierpen zich op de Heinkels. Door een of andere oorzaak, waarvan de bemanning toen de reden nog niet wist, had de 5J+CN zich niet kunnen aansluiten bij de andere twee Heinkels en Hoelscher en zijn bemanning bevonden zich opnieuw in de positie van achterblijvers. De reden van het niet goed functioneren van de motor was natuurlijk de schade die de beschieting van de Britse kruiser had aangericht. De aanvoerder van No. 801 Squadron, luitenant ter zee 1e klasse H. P. Bramwell van de Skua A7-A en luitenant ter zee 2e klasse W. H. Martyn in Skua A7-C pikte Hoelscher's Heinkel uit als prooi en begonnen de aanval. De Duitsers werden volkomen verrast en het eerste schot raakte Willi Stock de schutter in de buik van het toestel. De volgende aanval was gericht op de stuurboordmotor die onmiddellijk begon te roken. Bemerkt dat één der mitrailleurs was uitgevallen, vielen Bramwell en Martyn het toestel van onderen en van achteren aan, waardoor Stolz het in het staartstuk moeilijk had zich te verdedigen. Niettemin slaagde hij erin een paar schoten te lossen op Bramwell's Skua, maar kon niet verhinderen dat bij de laatste aanval van de Britse vliegtuigen de romp en de bakboordmotor werden getroffen. Tijdens deze aanvallen werd Stolz drie keer geraakt en Hoelscher ontsnapte door een mirakel aan de dood: hij was juist gaan kijken wat er met Stock aan de hand was toen een nieuwe aanval de romp doorzeefde precies op de plaats waar hij even tevoren had gezeten. Gelukkig

AERODROMES, SEAPLANE STATIONS, ETC: 1939



Een Blackburn Skua, de eerste eendekker bij de Britse marine, landt op het dek van de Ark Royal. Het toestel, in de eerste plaats duikbommenwerper, was bewapend met vier Brownings in de vleugel en een Lewis mitrailleur achterin de cockpit (IWM).



De Heinkel op het Digervarden-plateau, gefotografeerd door de 16-jarige Oeystein Moelmen in 1945 – het jaar dat hij de gesneuvelde Willi Stock begroef.

voor de Duitsers hadden de Skuas al hun munitie verbruikt en Bramwell riep een derde Skua op de A7-B gevlogen door luitenant ter zee 3e klasse B. F. Wigginton, om het werk aan de Heinkel af te maken. Ondertussen deed Gumbrecht zijn best de Heinkel in de lucht te houden. De motor aan stuurboord was oververhit en moest uitgeschakeld worden terwijl de andere nog maar nauwelijks werkte. Gumbrecht vond dat het tijd werd het toestel te verlaten maar zowel Hoelscher als Stolz waren het daar niet mee eens want dat zou betekenen dat men de bewusteloze Stock in het neerstortende vliegtuig moest achterlaten. Niet meer in staat de Heinkel vliegende te houden bleef Gumbrecht geen ander alternatief over dan te proberen in de met sneeuw bedekte bergen een buiklanding te maken. Zij raakten de grond even voor de hoogste bergtop en de zware bommenwerper gleed nog ongeveer 300 meter door de sneeuw voor dat hij, eigenlijk zonder veel schade, tot stilstand kwam in de buurt van Digervarden, een hoog bergplateau ten zuiden van Lesjaskog.

Ondertussen was ook de Skua van Wigginton gearriveerd en de drie overlevenden die uit de Heinkel kropen kregen de schrik van hun leven: een laagvliegende Skua die er op uit was het werk af te maken. De donkere silhouetten tegen de verblindende witte sneeuw vormden een makkelijk doelwit en de Duitsers sloegen hulpeloos de Skua gade. Met een oorverdovend lawaai vloog het Britse vliegtuig over hen heen, draaide en kwam nog een keer overvliegen maar er werd geen schot gelost.

De strijd om te overleven

Voor Hoelscher en zijn bemanning was de strijd voorbij, of toch niet? Zij wisten dat het Duitse leger aan een snelle opmars bezig was, daarom besloten zij, een poging te wagen Kvam te bereiken waar de Duitsers al verscheidene malen door de Geallieerde linies waren gebroken. Stock werd in het vliegtuig achtergelaten. Zij waren tot de conclusie gekomen dat hij onmiddellijk gedood moest zijn bij de aanval van de Skua en zij konden niets anders meer voor hem doen dan hem in een zeildoek wikkelen en hem in de radioafdeling leggen. Hoelscher rekende erop dat zij spoedig bij hun eigen troepen zouden komen die dan Stock en het vliegtuig konden ophalen. Bovendien hadden de twee andere Heinkels gezien dat zij waren neergestort. Daarom begon Hoelscher met Gumbrecht en Stolz

aan hun tocht door de dikke sneeuw.

Na een paar uur, nog vrij dicht in de buurt van de 5J+CN, zagen ze een Heinkel laag over het wrak vliegen. Het vliegtuig werd gevlogen door de escadrille-commandant Hauptman Leythäuser. In een brief die hij een paar dagen later aan de ouders van Gumbrecht stuurde, schreef hij: 'Op de middag van dezelfde dag (26 april) vloog ik over de plaats waar het vliegtuig was neergestort. Voetstappen die vanaf het vliegtuig het dal in leidden overtuigden mij ervan dat zij waren ontsnapt. Daarom kan ik U meedelen dat ze nog in leven zijn en op weg zijn naar hun eigen linies.' Maar hoe de drie overlevenden ook hun best deden, ze konden niet de aandacht trekken van Leythäuser.

Ze liepen verder de Lora-vallei in. Vanaf de berg hadden zij daar een boerderij zien liggen, maar toen ze dichtbij kwamen ontdekten zij wagensporen en vonden zij het te gevaarlijk om er heen te gaan. Inplaats daarvan liepen zij verder tot ze bij een hutje kwamen waar ze zich schuil konden houden om wat te slapen omdat zij dodelijk vermoeid waren. Spoedig daarna waren zij weer op pad.

Zij waren tot de ontdekking gekomen dat ze het beste 's nachts konden lopen omdat de sneeuw, nog niet verwarmd door de zon, dan goed begaanbaar was. Na vier verschrikkelijke dagen hadden zij ongeveer 45 kilometer afgelegd. Gumbrecht was intussen sneeuwblind geworden en de gewonde Stolz was niet meer in staat verder te gaan. Inplaats van hun tocht voort te zetten naar Kvam besloot Hoelscher een hut op te zoeken waar zij zich zouden kunnen schuilhouden tot de komst van de Duitsers. Even ten westen van Dombaas vonden zij tenslotte een schuilplaats.

Ontdekt

Wat zij niet wisten was dat een Noorse soldaat, Per Hanson, hun sporen in de sneeuw had ontdekt. Hij was zelf op 9 april in Oslo gevangen gemaakt en naar Fornebu overgebracht. In gevangenschap had hij de opvallende voetafdrukken van de Duitse vliegerslaarzen opgemerkt. En nu op 30 april, nadat hij ontsnapt was, zag hij weer die voetafdrukken. Met een skipatrouille volgde hij de sporen tot aan de hut. Gereed voor een gevecht werd de patrouille plotseling aangehouden door andere Noorse soldaten die hun vertelden dat ze drie Duitse vliegers hadden gevangengenomen. De oververmoeide Duitsers waren chocolademelk aan het maken en de Noren deelden hun voedsel met hen voor men ze meenam naar Dombaas.

Later werden Hoelscher en zijn bemanning naar Aandsnes gebracht en overgedragen aan de Britten. In de nacht van 2 mei gingen zij aan boord van de *Manchester* waarmee zij naar Scapa Flow voeren. Tijdens deze zeereis werden zij dikwijls hard onderhanden genomen door de Engelse bewakers. Vanuit Scapa Flow gingen zij per trein naar Londen waar de ploeg uiteen viel. Stolz ging naar een hospitaal in Woolwich waar hij een paar weken doorbracht om van zijn verwondingen te herstellen. Op 15 juli werden de anderen naar Canada overgebracht. Stolz volgde enige tijd later. De rest van de oorlog brachten zij door in verschillende kampen en de bemanning verloor elkaar uit het oog. In 1946 werden zij naar Engeland teruggestuurd en bijna een jaar daarna keerden zij eindelijk naar Duitsland terug.



Günther Hoelscher, de langste man op de foto, arriveert in Schotland (IWM).



Het vergeten vliegtuig

In de bergen daalde de rust neer over de 5J+GN. Hoewel de commandant op de 26e over het wrak was gevlogen werden geen pogingen ondernomen het te bergen of uit te vinden wat er met de bemanning was gebeurd. Een tijdje later werd KG 4 onttrokken aan de operaties in Noorwegen. Eén groep werd uitgerust met Junkers Ju 88s en naar het westelijke front gestuurd voor acties tegen de Fransen en Engelsen. Later namen ze deel aan de slag om Engeland. Het vliegtuig in Digervarden was vergeten.

Tijdens de oorlogsjaren waren er maar enkele Noorren die de bommenwerper ontdekten en zij hielden daar wijselijk hun mond over. Een van hen was Oeystein Moelmen, een jongen die veertien jaar was toen hij in 1943 de Heinkel vond. Het toestel lag toen bijna helemaal begraven onder de sneeuw en de jongen nam zich voor om in de zomer zijn vondst beter te gaan bekijken. Bij dit tweede bezoek ging hij, nieuwsgierig als hij was, het vliegtuig in en vond zichzelf plotseling van aangezicht tot aangezicht met Willi Stock. De jonge Oeystein maakte zich uit de voeten en hoewel hij daarna nog verschillende malen het vliegtuig bezocht duurde het nog twee jaar voor hij de moed kon opbrengen het lijk weg te halen en het te begraven. Het was een beroerd karwei voor een jongen maar iets dat hij gewoon moest doen om een rustig geweten te krijgen.

Oeystein voelde zich niet helemaal tevreden, hij wilde weten wie die man was die hij had begraven en wilde er achter komen wat er aan de hand was geweest met het verbazingwekkend complete vliegtuig dat hij had gevonden. Daarom begon hij aan een onderzoek. Onbekend als hij was met de methoden van het historisch luchtvaartonderzoek, duurde het vele jaren en moesten talloze brieven worden geschreven voor hij uiteindelijk na zevenentwintig jaar de telefoon kon pakken en met Gumbrecht kon spreken, die nu in West-Duitsland woonde. Ook pas na zoveel jaar kon men de familie van Stock inlichten over zijn lot. Jammer genoeg was zijn vrouw in 1965 overleden, tot op haar laatste dag ervan overtuigd zijnde dat haar Willi nog terug zou komen. Zijn twee oudere broers waren echter nog in leven en wat belangrijker was hij had een dochter, Anneliese, die na zijn dood was geboren. In de beginjaren van 1950 was het stoffelijk overschot van Stock herbegraven op de Duitse oorlogs-begraafplaats in Oslo als een van de vele 'Unbekannter'. Nu kon zijn naam worden bijgeschreven op de grote grafzerk.

Bezoek aan het wrak

Op 11 augustus 1973 bezocht een van de auteurs, Bjorn Olsen, het vliegtuig samen met twee leden van de Noorse vereniging voor luchtvaartgeschiedenis. Na een zeven uur durende autorit vanuit Oslo arriveerden zij pas 's nachts in Lesja waar-

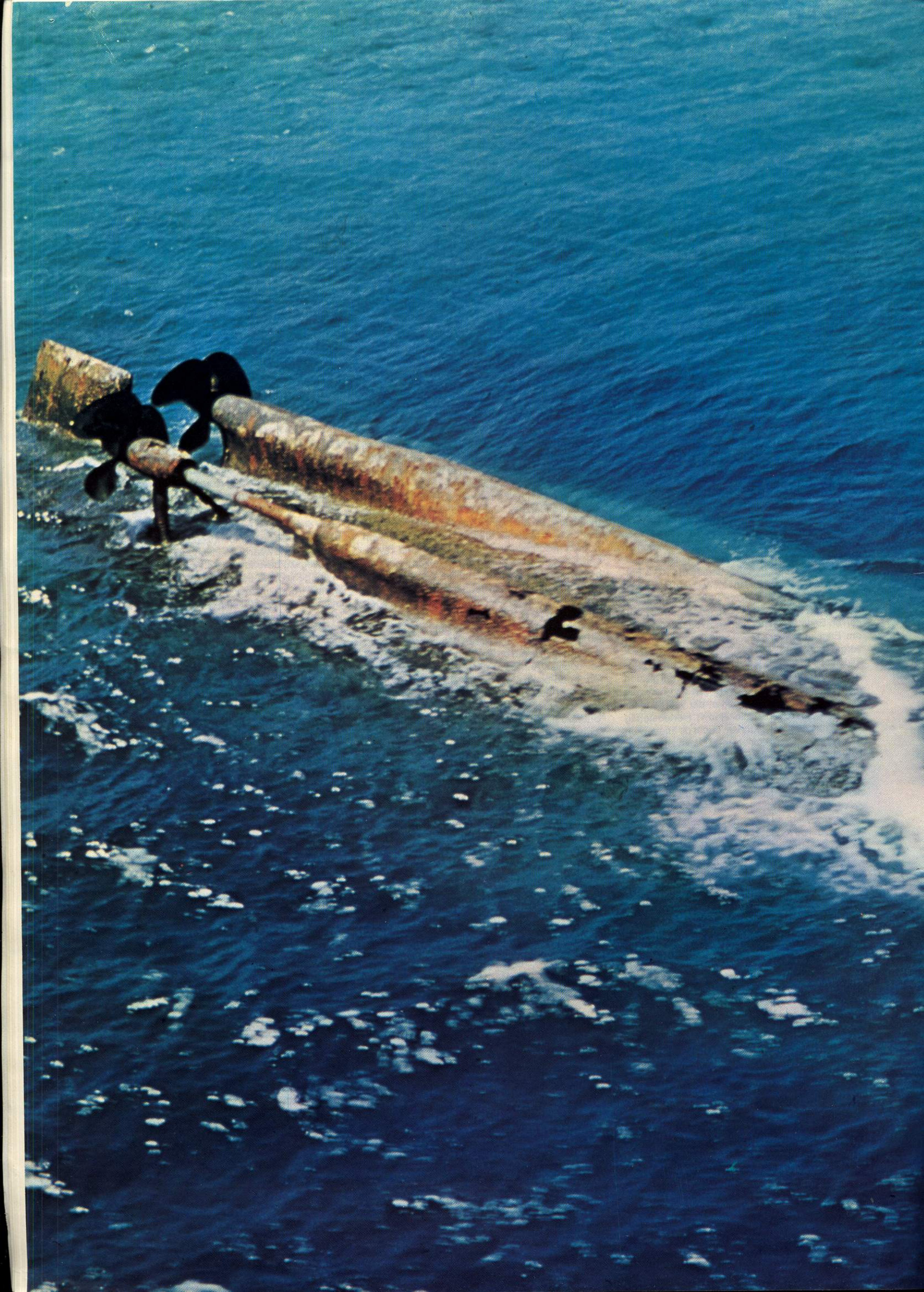
Het wrak in 1973 toen het werd bezocht door een van de co-auteurs, Bjorn Olsen. 33 jaar blootstelling aan weer en wind had de verf zo aangetast dat de vooroorlogse kentekens weer zichtbaar werden. Souvenirjagers hadden toen reeds een heleboel weggesleept.

door zij maar een paar uur konden slapen voor zij aan de moeilijke klimtocht zouden moeten beginnen. De grond waar de Heinkel lag was erg rotsig en het vliegtuig bevond zich dicht bij het hoogste punt in dat gebied. Na een ongeveer drie uur durende wandel- en klimpartij bereikten zij Digervarden, maar waar was het vliegtuig? Overal om zich heen kijkend zagen zij niets anders dan rotsen, rotsen en nog eens rotsen.

Niettemin staande een uitgebreide speurtocht konden zij het vliegtuig nergens ontdekken en teleurgesteld besloten zij maar weer terug te keren. Gelukkig namen zij een andere weg en plotseling klonk een kreet van vreugde! Daar lag de Heinkel. Drieëndertig jaar weer en wind hadden natuurlijk hun tol geëist en bijna alle verf van de romp en vleugels waren eraf gebladderd, waardoor het moeilijk was het wrak te onderscheiden. De invloed van het weer had zelfs de oorlogscodering weggevaagd en daarvoor in de plaats was weer het vooroorlogse kenteken 33+C25 van Kampfgeschwader 253 te voorschijn gekomen. Twee types hakenkruizen waren zichtbaar aan beide zijden van de vleugels, een met een smalle en de andere met een brede witte omtrek en op de bovenkant van de romp stond de letter C.

Al het perspexglas was gebroken, deels door de buiklanding maar vooral door naoorlogse bezoeken.









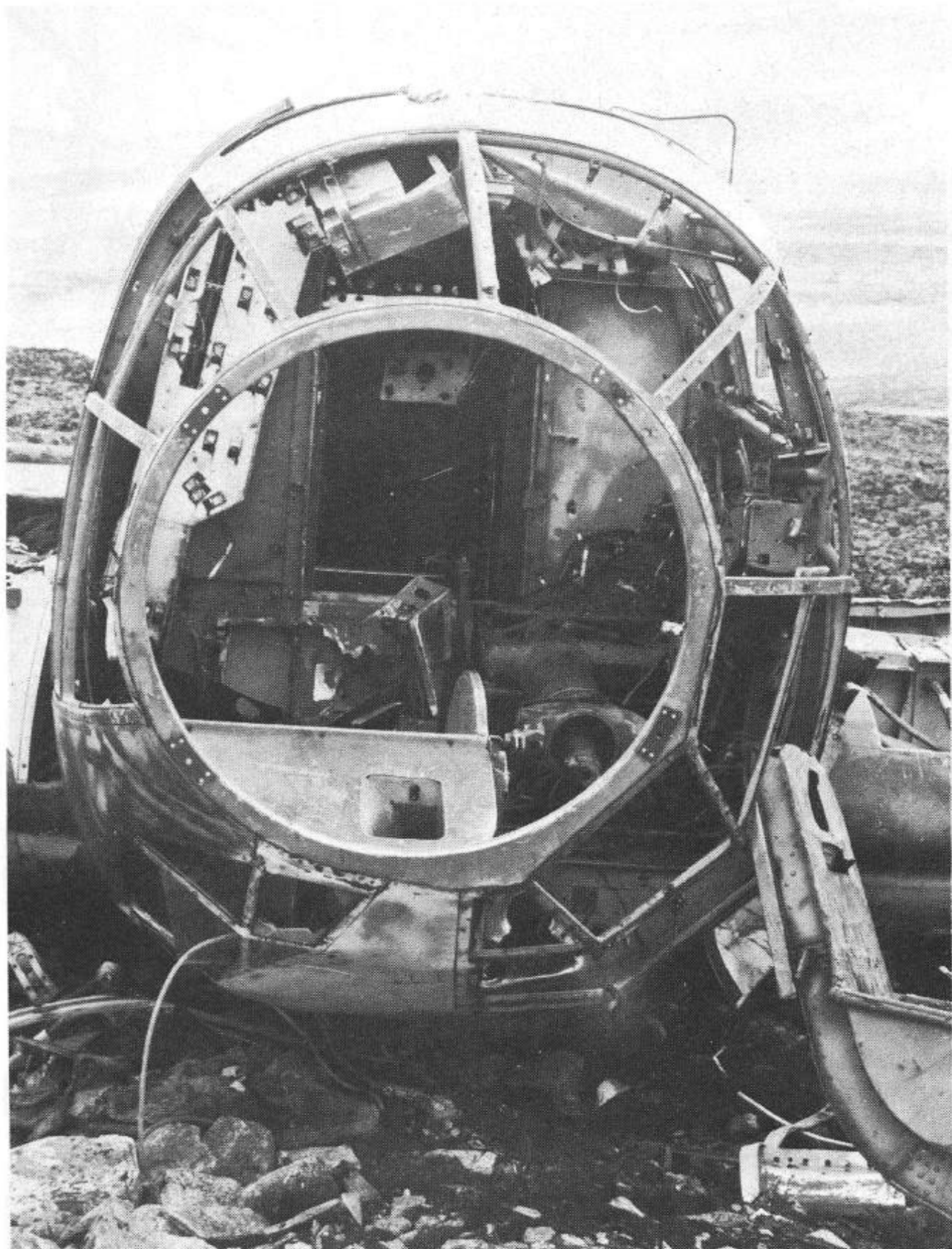
kers. Kleine onderdelen waren uit de romp getrokken maar gelukkig lag er nog veel om het vliegtuig verspreid. Hoewel beide vleugels van de romp waren losgeraakt, was dit gebeurd zonder merkbaar veel schade aan een van beide. Propellerbladen zijn geliefde trofeeën en iemand had er vijf afgezaagd. De motoren waren van hun draagbalk gevallen wat schade had veroorzaakt zowel aan de draagbalk zelf als aan de onderstellen. In de eerste jaren na de oorlog was er een tekort aan rubber en een van de eerste bestanddelen die men uit het wrak had gesloopt waren de afsluitingen van de brandstoftanks in de vleugels. De afsluitingen boven en onder deze tanks waren ook verdwenen en ook de bekleding van het bedieningspaneel. Een van de grootste onderdelen, begin 1970 weggehaald door Canadese 'luchtvaart liefhebbers' was het richtingsroer.

Doordat de Heinkel op een dikke laag sneeuw was geland en door het smelten daarvan langzaam was gezonken, was de onderkant van de romp nagenoeg onbeschadigd, hoewel de schutterskoepel van de mitrailleur was ingedrukt. Kogelgaten waren

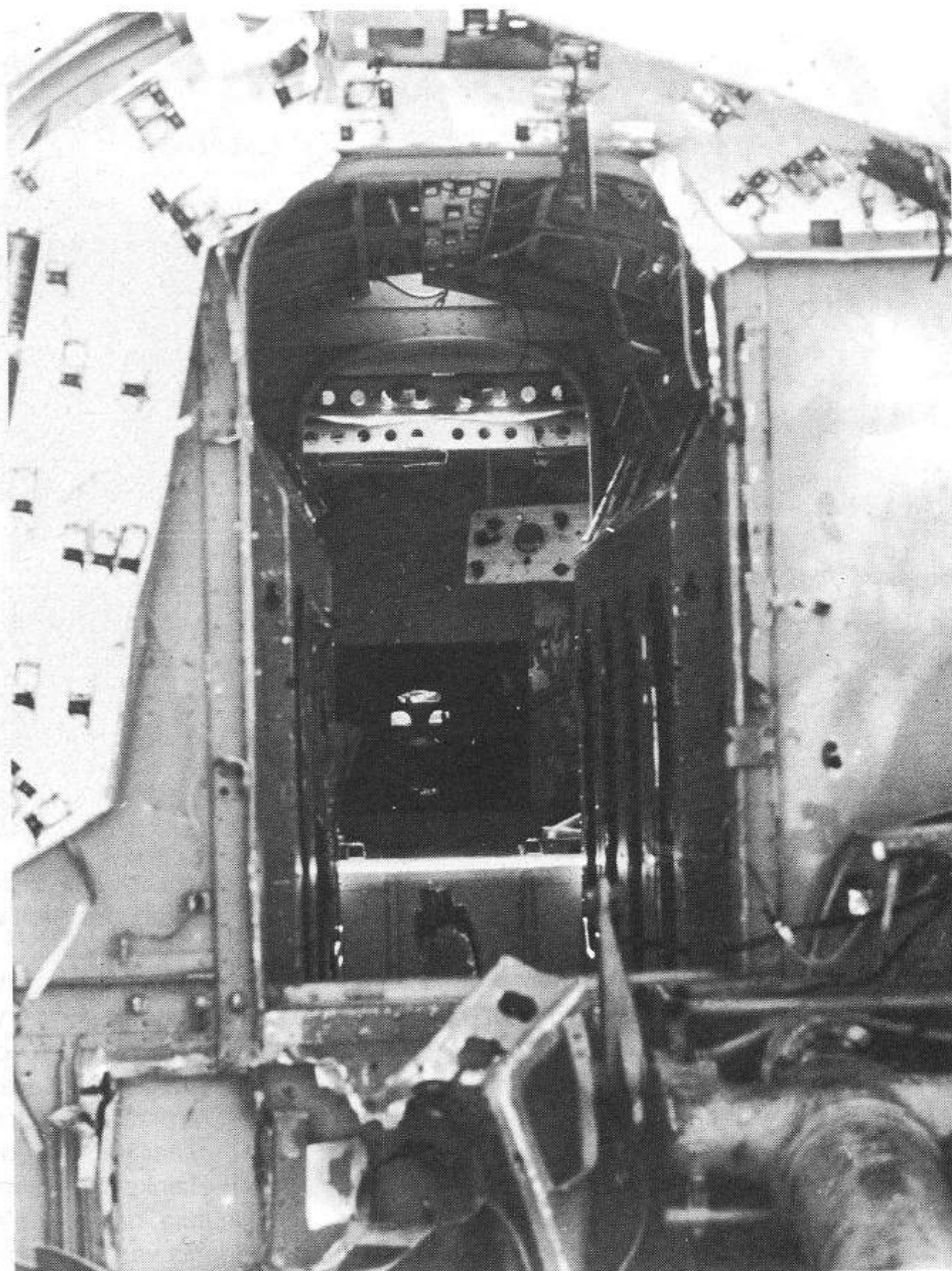


Hoelscher's fortuinlijke ontsnapping. De reeks 303-inch kogelgaten naast de plaats van de waarnermer.





Al het perspexglas was gebroken. Dit vergemakkelijkte overigens het betreden van het vliegtuig via de neus.



Gezicht vanuit de cockpit langs de bommenrekken op de radiohut.

zichtbaar aan de stuurboordzijde van de cockpit onder het waarnemersluik, dat nog gemakkelijk open kon. Nog meer kogelgaten werden er gevonden in de stuurboordvleugel, maar deze waren gerepareerd en waren vermoedelijk overblijfselen van eerder in de oorlog opgelopen schade.

De makkelijkste weg om in de bommenwerper te komen was via de neus. De stoel van de piloot lag er



Kapitein Oeystein Moelmen was de man achter het bergings- en restauratieplan. Hij moest talloze problemen overwinnen, ook kritiek uit het Noorse publiek dat zich afvroeg welk nut het had een Duits overblijfsel uit de oorlog te conserveren.

nog, maar al de instrumenten waren weg. Een houten rolluik, gebruikt om het bomvizier af te sluiten als de waarnemer het voorste machinegeweer bemande, hing nog op zijn plaats en werkte nog goed net als de stuurkolom. De verf binnenin glansde alsof deze een dag van tevoren was aangebracht. Verder naar binnen lopend passeerde men acht bommenrekken, vier aan iedere kant. Ze zagen er nog volledig intact uit, tot zelfs de elektrische nummerplaten toe. (De meeste andere nummerplaten waren weg maar de identiteit van het vliegtuig kon tenslotte worden achterhaald als 'Werknummer 1526' gebouwd in 1938). Nog verder naar achteren komt men bij het compartiment dat door de boordwerktuigkundige en de radiotelegrafist samen werd gebruikt, die beiden zoals reeds eerder gezegd ook fungeerden als boordschutter. Ook hier waren alle instrumenten en uitrustingstukken verdwenen. Wel veel magazijnen voor machinegeweren werden er gevonden samen met een groot aantal lege hulslen, tekenen van de strijd van 33 jaar geleden. Het binnenste van de romp was erg nauw en het was gemakkelijk voor te stellen hoe weinig ruimte er geweest moest zijn toen het toestel nog volledig was ingericht.

Hoewel het werk van de vandalen zeer grondig was geweest, bleek het vliegtuig als zodanig vrijwel onbeschadigd. Hoewel het een enorm moeilijk werk zou zijn leek het daarom niet onmogelijk de 5J+CN te restaureren. Er was vrij weinig roest en het grootste gedeelte zag er uit of het wel op te knappen zou zijn.

In die tijd bestond er maar één complete en oorspronkelijke Heinkel He 111 in de hele wereld. Dat was de H-23 van het Royal Air Force Museum, een transporttoestel voorzien van een Junkers Jumo-motor. Het Lesja vliegtuig was een vroege P-variant met Daimler-Benz DB 601 motoren, bovendien was de He 111 in hoofdzaak gebruikt als bommenwerper en de 5J+CN werd gezien als een betere vertegenwoordiger van dit type dan het vliegtuig in Engeland. Dientengevolge leek het de moeite waard het te conserveren.

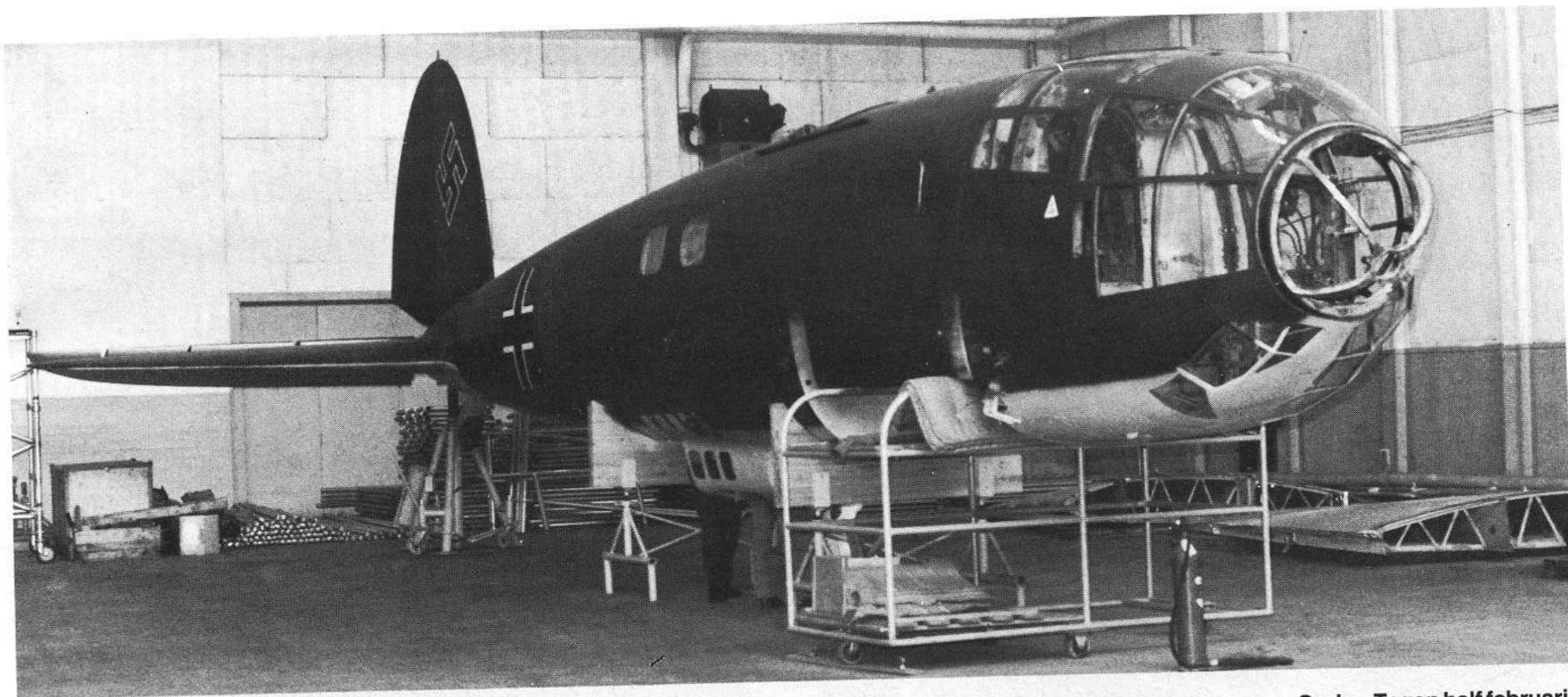
De Noorse vereniging voor luchtvaart geschiedenis besprak de kwestie met het ministerie van defensie, dat op zijn beurt de zaak doorspeelde aan de Noorse luchtmacht. Na verscheidene besprekingen tussen de belanghebbende partijen, werd er een overeenkomst bereikt en brak de tijd aan om een begin te maken met de voorbereidingen van de berging zelf. Oeystein Moelmen, die als zijn loopbaan de luchtmacht had gekozen en intussen was opgeklommen tot kapitein was natuurlijk de aangewezen man om de berging te leiden.

Tegen het einde van de zomer van 1976 werden er technici met een helikopter naar de Heinkel gevlogen. Onder de bekwame leiding van kapitein Moelmen ontmantelde zij in een week het toestel en verzamelden zij de losse onderdelen die overal verspreid lagen. Het was heel vervelend dat twee weken eerder de stoel van de piloot was gestolen. Alles werd overgebracht naar de luchtmachtbasis Gardermoen om te worden gesorteerd en spoedig daarna begon men in ernst aan de restauratie zelf.

Conservering

Zoals verwacht bleek de restauratie een moeilijke zaak te zijn. De aandacht werd eerst gericht op de romp, die in drie stukken moest worden gezaagd om het vervoer per helikopter vanuit de bergen te vergemakkelijken. In 1977 werd elk stuk volledig gerestaureerd, hoewel werd besloten enkele kogelgaten te laten zitten. Tijdens deze fase waren er twee problemen: het plexiglas en de schutterskoepel aan de onderkant van het vliegtuig. Ze werden opgelost door elke ruit apart erin te zetten, een zeer tijdrovend karwei, en een geheel nieuwe koepel te maken naar originele tekeningen. Aan het eind van het jaar waren alle stukken weer aan elkaar gezet en was de romp met donkergrijze grondverf geschilderd, waarna er merktekens op werden aangebracht.

In 1978 nam het tempo af, voornamelijk vanwege het onderhoud aan de operationele vliegtuigen op



Boven: Juni 1978 – de romp begint zijn vroegere gedaante aan te nemen. Onder: Tegen half februari 1979 stond de Heinkel weer op twee wielen in de voormalige Luftwaffe-hangar op Gardermoen.

de basis. Kapitein Moelmen besteedde nog steeds veel tijd aan de restauratie, waaronder heel veel vrije uren. Halverwege dat jaar zat het middenstuk op zijn plaats, een erg moeilijk karwei waarbij maar weinig fouten gemaakt konden worden. Later werden beide gedeeltes van het onderstel gemonteerd; het stuurboord gedeelte was het origineel van de 5J+CN, maar het bakboord gedeelte kwam van een wrak van een andere He 111. Nu kon het vliegtuig, zo gezegd, op eigen benen staan.

De gehele tijd werd er ook nog gespeurd naar verdwenen onderdelen en het was verbazingwekkend wat er uit alle windstreken verzameld werd. Het roer kwam van een gezonken vliegtuig bij Bodo en, tot kapitein Moelmen's grote vreugde, dook op een gegeven moment de originele piloten-stoel op. Aan het einde van het jaar werd de rechtervleugel vastgezet, een motor werd gerestaureerd met bijna alle beschikbare onderdelen en de twee propellers werden eveneens afgemaakt.

Begin 1979 werd de linkervleugel vastgezet. De bommenrekken waren ook hersteld en geïnstalleerd, evenals de rechtermotor. Alle communicatiemiddelen en bijna alle instrumenten waren gereed om te worden gemonteerd, maar nu kreeg kapitein Moelmen met een probleem te kampen. Waar moest hij ze plaatsen? De plaatsing van de instrumenten in de verschillende uitvoeringen van de He 111, zelfs in de subvarianten onderling, verschilde aanzienlijk en kapitein Moelmen moest urenlang mikrofijls en handboeken bestuderen om de zaak uit te zoeken. Dat lukte hem echter in augustus was het interieur van het vliegtuig vrijwel compleet.

De bakboord motor was evenwel nog een probleem. Onder andere was de draagbalk verbogen en DB 601 motoren met draagbalk zijn tegenwoordig moeilijk te krijgen. Op het moment dat dit geschreven wordt is het probleem nog niet opgelost, maar kapitein Moelmen hoopt dat hij de noodzakelijke onderdelen in andere wrakken in Noorwegen kan vinden. Als de motor eindelijk op zijn plaats zit en er nog wat kleine zaken zijn gedaan is dit unieke vliegtuig, op de laatste schilderbeurt na, volledig gerestaureerd.

Het klinkt nu misschien allemaal erg eenvoudig maar kapitein Moelmen en zijn toegewijde team hebben enorm veel werk verzet om het vliegtuig weer te krijgen zoals het was. Zij zijn buitengewoon accuraat te werk gegaan en hebben er nooit haastwerk van gemaakt. Zoveel mogelijk originele onderdelen werden gebruikt en andere werden uit verschillende Heinkelwrakken in Noorwegen gehaald. Een aantal kon niet meer worden gevonden en deze onderdelen moesten opnieuw worden gemaakt in Gardermoen.

Tijd en geld spenderen aan de restauratie van een voormalig vijandelijk vliegtuig werd niet overal in Noorwegen goed ontvangen, hoewel de reacties

over het algemeen positief waren. De Noren hebben nog steeds geen vliegtuigmuseum en misschien weinig begrip voor wat het restaureren van een vliegtuig inhoudt. Pas de laatste jaren is er een beweging ontstaan voor de conservering van vliegtuigen, maar degenen die op een of andere wijze met de Heinkel te maken hebben gehad hopen dat dit vliegtuig, dat een belangrijke periode uit de geschiedenis van het land vertegenwoordigt, ooit de ruggegraat van zo'n museum zal vormen. Misschien krijgen kapitein Moelmen en zijn team dan de erkenning die ze verdienen.

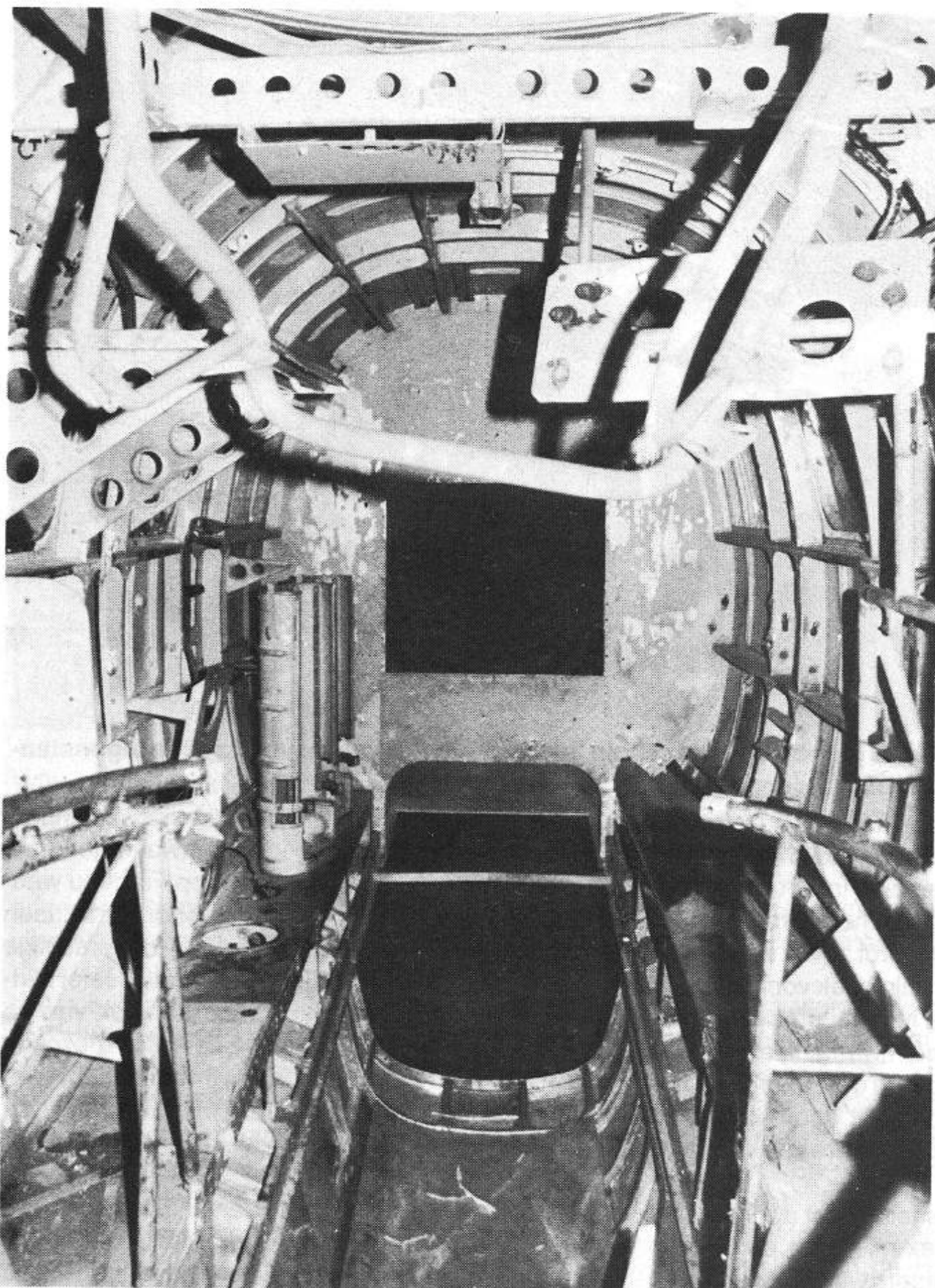
De Duitse bemanning

Na een correspondentie over een geheel ander onderwerp, ontwikkelde zich een vriendschap tussen de twee auteurs, de een een Engelsman, die in Duitsland woont, en de ander een Noor. In december 1976 zei Olsen voor het eerst iets over de Heinkel. Chapman, deel uitmakend van de redactie van het Duitse Modell-Magazin, hapte onmiddellijk toe. Het verhaal wekte onmiddellijk zijn aandacht en hij raakte zeer geïnteresseerd in het lot van de mensen achter het verhaal. Wie waren zij? Waren ze allemaal, of enkelen, nog in leven? Wat was er met hen gebeurd? Wat deden zij tegenwoordig? Kapitein Moelmen verhoogde zijn belangstelling nog toen hij Chapman vroeg of hij hem kon helpen

aan een foto van Willi Stock. Dat bracht de bal werkelijk aan het rollen. Na lang zoeken werd Stock's broer gevonden. Hij was erg behulpzaam en al snel had kapitein Moelmen een foto van de man, die hem op een vreemde wijze, zo na stond. Kapitein Moelmen had Gumbrecht's adres gegeven en als volgende stap werd contact met hem opgenomen. Gumbrecht was maar heel kort bommenwerperpiloot geweest en sinds hij gevangen was genomen had hij geen contact of interesse meer gehad in de militaire luchtvaart. Toen hij in 1947 terugkeerde naar Duitsland had hij de familiezaak overgenomen en tegenwoordig woont hij rustig als suikerbakker in het Westduitse plaatsje Heilbronn. Gumbrecht kon veel inlichtingen geven, zodat er verder kon worden gezocht naar zijn medebemanningsleden.

Als volgende was Karl Stolz aan de beurt. Het adres dat Chapman had gekregen bleek niet juist te zijn, maar een behulpzame buurman bracht hem weer op het goede spoor, dat hem leidde naar een adres in Heilbronn niet ver van het huis van Gumbrecht! Toen Stolz echter eenmaal was gevonden, bleek hij niet erg enthousiast om informatie te geven. De oorlog was voor hem al lang geleden en moest eigenlijk maar worden vergeten. Na zijn terugkeer had hij een klein bedrijfje als timmerman opgebouwd, maar hij had zich inmiddels uit de zaak teruggetrokken en wilde aan aangename dingen denken dan de oorlog. Toen Chapman hem echter vertelde dat de Heinkel was gevonden en werd gerestaureerd, begon dit zijn belangstelling op te wekken. Hij was erg blij te horen wat kapitein Moelmen gedaan had voor Willi Stock, die een goede





vriend van hem was geweest, en, niet in het minst, dat zijn voormalige piloot nog leefde en enkele minuten verderop woonde. Stolz's houding veranderde volledig en hij beloofde dat hij alles zou doen om zijn voormalige commandant, Oberfeldwebel Hoelscher, te helpen opsporen.

Hoelscher bleek een moeilijke zaak te zijn. Na zijn terugkeer uit Canada had niemand meer iets van hem gehoord, hoewel men dacht dat hij enige jaren in of bij Hamburg had gewoond. Verzoeken aan de Duitse, Britse, Canadese en Noorse autoriteiten leverden niets op en Chapman gaf bijna de hoop op hem ooit te zullen vinden. Hij vertelde dit aan Stolz en deze herinnerde zich plotseling dat iemand hem had verteld dat Hoelscher was getrouwd met een vrouw uit Weinheim. Een telefoontje naar het inlichtingennummer van de PTT bracht aan het licht dat er slechts één Günther Hoelscher in Weinheim woonde. Chapman schreef het nummer op, draaide het en vroeg, toen een man de telefoon opnam: 'Herr Hoelscher, zegt de code 5J+CN u iets?' Het leek voor Chapman of het wel vijf lange jaren duurde eer het antwoord kwam. 'Ja. Mijn oude vliegtuig'. De hele bemanning was gevonden!

Gedurende zijn gevangenschap in Canada had Hoelscher het contact met zijn bemanning verloren. Hij wist natuurlijk niets van de weer opgelaaide belangstelling voor zijn vliegtuig en het lot van zijn boordwerktuigkundige. Na zijn terugkeer in 1947 had hij eerst verschillende baantjes gehad, voordat hij bij de weer opgerichte Luftwaffe kwam. Hij was Oberstleutnant geworden en was net gepensioneerd toen hij werd gevonden. Plotseling werd hij weer geconfronteerd met die roerige dag in 1940, bijna 37 jaar geleden en, door zijn uitstekend geheugen, leek het de dag van gisteren.

De lange zoektocht werd waardig besloten op 4 september 1977. Op die dag dineerden de drie mannen, voor het eerst sinds 1940 samen, in het gezellige huis van Hoelscher tijdens een etentje dat hen werd aangeboden door *Modell-Magazin*. De motoren brulden weer tijdens hun gesprekken en de herinneringen kwamen snel boven: de aanval –

De plaatsing van de instrumenten was een tijdrovende en ingewikkelde zaak. Links: De radiohut zoals het was en rechts na installatie van de instrumenten.

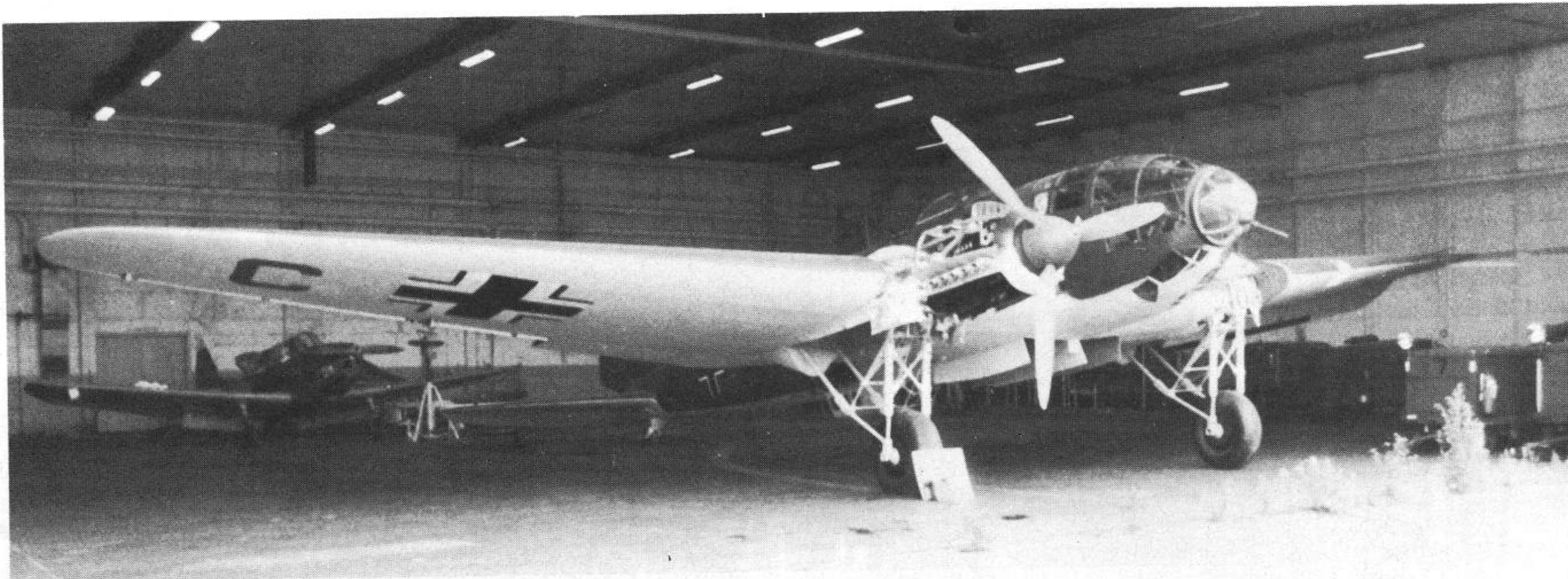
het ongeluk – de verschrikkelijke tocht door de sneeuw – hun gevangenneming en overdracht aan de Britten – het transport naar Engeland en de lange treinreis van Scapa Flow naar Londen en de ondervraging in de zogenaamde 'Kensington Cage'. De lange jaren in Canada, met hun onzekerheid en angst, werden ook besproken en ze vertelden elkaar hoe ze op hun pootjes terecht waren gekomen in het platgebombardeerde Duitsland. En natuurlijk vergaten ze het lot van hun vriend Willi Stock niet. Ze bespraken ook een idee om de Britse piloten, die hun lot hadden bezegeld, op een wat vriendschappelijker wijze te ontmoeten.

De Britse bemanning

Uit de uitgebreide oorlogsdossiers van het 801e Squadron bleek al snel wie de Heinkel had neergeschoten. De rapporten van luitenant ter zee 1e klasse Bramwell en luitenant ter zee 2e klasse Martyn klopten precies met het verhaal van de Duitsers. Hoewel de Skua een tweekoppige bemanning had, waren alleen de namen van de piloten beschikbaar, zodat het zoeken op hen werd



De enige bemanningsleden van de Britse Skua's die nog in leven waren: Links John Collett van de A7-A en rechts Reg Davies van de A7-C. De piloten van beide vliegtuigen overleden in 1975.



geconcentreerd; helaas zonder werkelijk succes. Het Britse ministerie van defensie berichtte dat Bramwell in 1975 was overleden en het adres van Martyn dat ze te pakken hadden gekregen bleek onjuist te zijn. Er kon geen spoor van zijn verblijfplaats worden gevonden totdat Olsen toevallig zijn naam tegen kwam in een boek, dat was geschreven door een voormalige marine-piloot. Het boek gaf ook een belangrijke aanwijzing: Martyn was een Canadees. Er werd onmiddellijk een brief gestuurd naar het Canadese ministerie van Veteranen Zaken, maar uit het antwoord bleek dat hij helaas ook in 1975 was gestorven.

We moesten dus twee naamloze schutters opsporen. Nadat we enige tijd hadden geprobeerd hun identiteit vast te stellen, hoorden wij iets over een organisatie genaamd de Telegraphist Air Gunner Association. Mr. Ken Sims van die organisatie bleek van onschatbare waarde en spoedig was Martyn's schutter gevonden. Het bleek Reg W. Davies te zijn, die in Farnham in Engeland woonde, waar hij een bedrijf had van interieurbenodigdheden. Davies was erg enthousiast over het hele verhaal en over het idee van een reünie met de Duitse bemanning.

Eén man moest nog worden gevonden: de man die op de achterste stoel in Bramwell's Skua had gezeten. Wij waren er inmiddels achter dat het luitenant ter zee John W. Collett was geweest en wederom kwam Ken Sims ons te hulp. Van hem hoorden wij dat Collett bij de Royal Navy was gebleven tot zijn pensionering in 1969 als kapitein ter zee. Er werd met spoed een brief naar Whitehall gestuurd en een paar dagen later kon Collett, die een actief zakenman bleek, de ontbrekende details ophelderen. Hij herinnerde zich de zaak nog uitstekend en vertelde hoe bang hij was geweest en hoe hij, als navigator, bezorgd was geweest dat de *Ark Royal* haar positie had veranderd om Duitse onderzeeboten te vermijden. Net als de anderen wilde Collett graag zijn voormalige vijanden ontmoeten.

De Reünie

Wat was er natuurlijker dan een reünie te organiseren van Duitsers, Engelsen en Noren bij een geresatureerde Heinkel? En dit gebeurde ook. De grote dag kwam op 13 augustus 1979, bijna 40 jaar na het gevecht, maar niet nadat er nog wat oponthoud was geweest, dat het geduld van de organisatoren zwaar op de proef stelde. De kracht achter deze bijzondere reünie was een Noors blad, *Vi Menn*, en de Noorse journalist Knut A. Nilsen. *Vi Menn* had onmiddellijk gezegd Collett en Davies te zullen overvliegen, maar toen de belangrijke bemanning van de Heinkel plotseling zonder sponsor bleek te zitten, was het de toewijding en gulheid van Nilsen die de dag reddden. Hij had net een boek voltooid over de gebeurtenissen met de 5J+CN en de tocht

13 augustus 1979. De 5 J+CN gereed voor de reünie op Gardermoen van de voormalige tegenstanders.

van de bemanning daarna en kon het niet aanzien dat het hele project op het laatste moment zou mislukken. Hij dook daarom diep in zijn portemonnaie om te zorgen dat de bommenwerperbemanning aanwezig zou zijn. (Er wordt zowel een Duitse als een Engelse versie van zijn boek voorbereid). In 1940 waren de Duitsers in hun bommenwerper naar Oslo gevlogen. Dit keer kwamen ze over zee met vreedzamer bedoelingen. Toen de drie in Oslo aankwamen, werden ze begroet door Nilsen. En voor het eerst ontmoeten de auteurs van dit artikel elkaar.

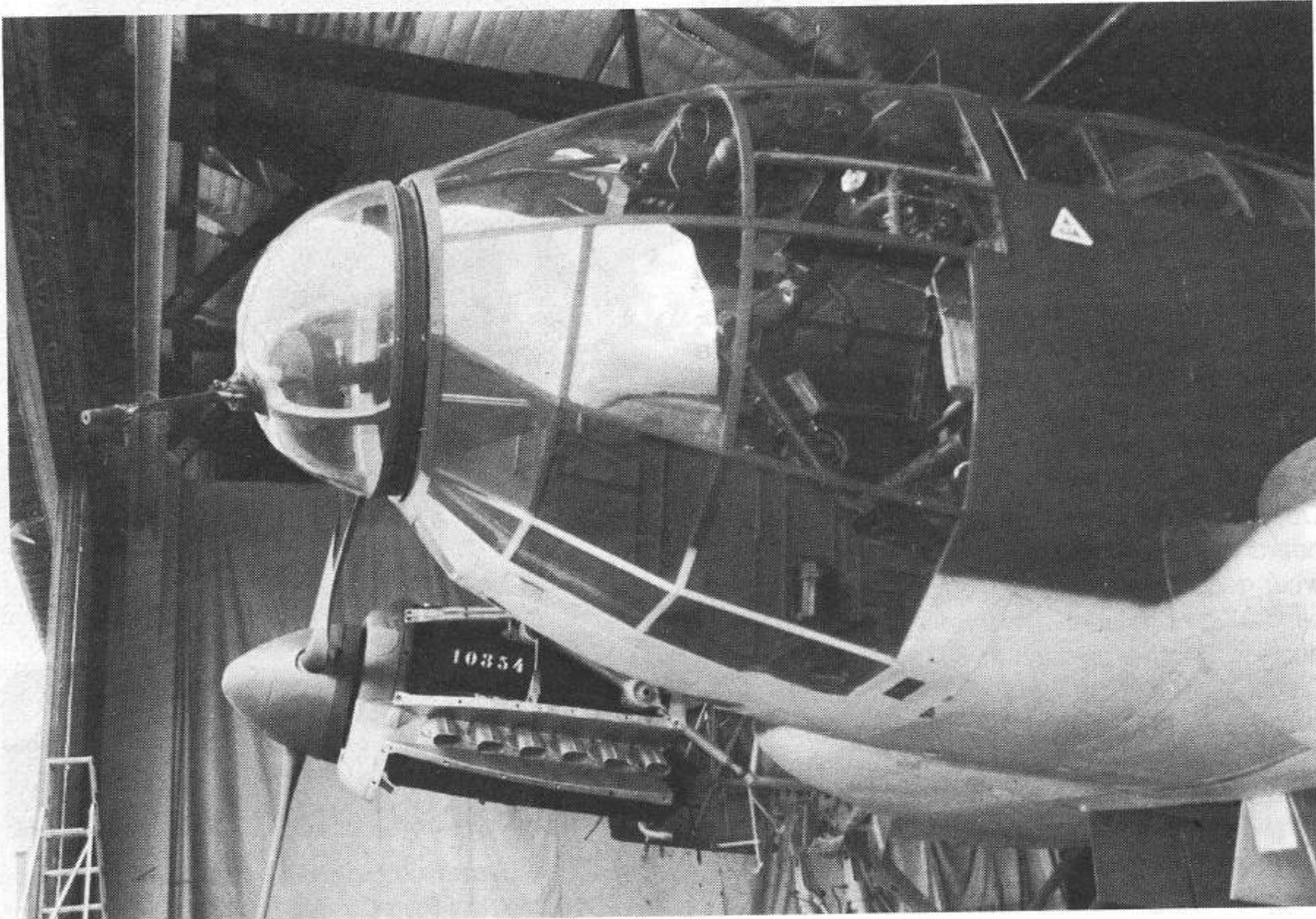
We maakten daarna een snelle tocht door de stad en, zoals altijd wanneer ex-militairen een plaats bezoeken waar ze ooit gelegerd waren, kwamen de herinneringen boven drijven, terwijl ze door de straten reden. Hoelscher ontdekte de plek waar in 1940 een oude torpedojager had gelegen en vertelde dat ze altijd op dit schip hun rantsoen sigaretten gingen halen. Natuurlijk begonnen ze snel te raden waar ze precies ingekwartierd waren geweest. Voordat we vertrokken naar Gardermoen, werd de bemanning meegenomen naar de beroemde Holmenkollen Skischans, vanwaar er een prachtig uitzicht is over de hele Noorse hoofdstad. Van hieruit konden ze ook Fornebu zien, het vliegveld waar de 5J+CN voor het laatst was opgestegen.

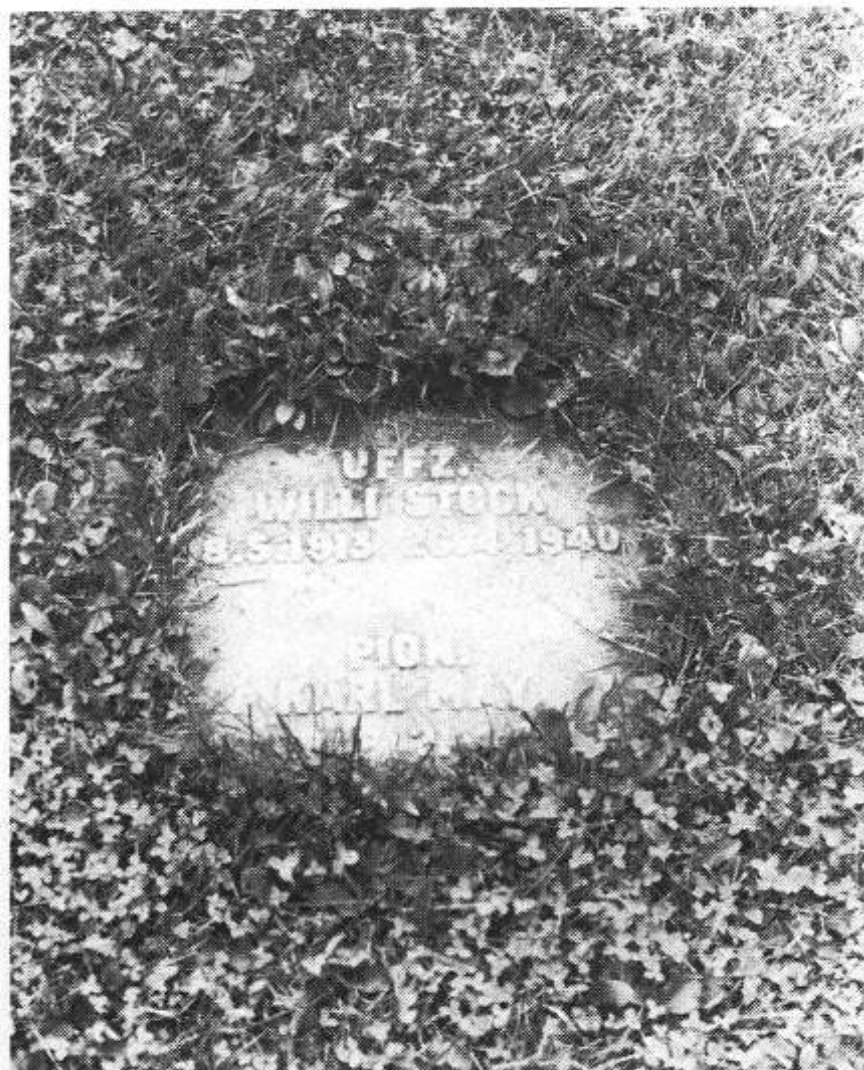
Piloot Gumbrecht herinnerde zich onmiddellijk de gevaren om een He 111 op dit vliegveld aan de grond te zetten en te vermijden dat het toestel niet in een sloot terecht kwam. Stolz viel hem bij door te zeggen dat op het hoogtepunt van de Noorse veldtocht beide zijden van de landingsbaan waren be-

zaaid met resten van mislukte landingspogingen. Er bestaat een verhaal dat de Luftwaffe-generaal Erhard Milch de vele ongevallen op Fornebu wantrouwde en besloot de zaak persoonlijk te gaan inspecteren. Tijdens de landing van zijn prachtige Focke-Wulf Condor zette de piloot het toestel midden op het veld neer, tot groot vermaak van de aanwezige manschappen en daarmee dezelfde fout makend als zovele nietsvermoedende Luftwaffe-piloten. De geschrokken Milch kwam te voorschijn en verklaarde het vliegveld onmiddellijk voor gesloten.

Tijdens de tamelijk korte rit naar Gardermoen werd even gestopt bij het Duitse oorlogskerkhof. Dit was de eerste keer sinds ze hem achterlieten in de besneeuwde wildernis van Digervarden dat de bemanning aan Willi Stock eer kon bewijzen. De rust van deze korte pauze op het goed verzorgde kerkhof herinnerde de kleine groep mensen daar aan de werkelijke tragedie van de oorlog, waarvan de betekenis niet mag worden vergeten.

Het was intussen middag geworden en het grote gebeuren kwam dichterbij. Erik Hagen van *Vi Menn* had inmiddels op de luchthaven van Oslo het Contingent van de Britse luchtmacht opgevangen, zonder wie de zaak moeilijk compleet zou zijn. Om twee uur was alles klaar en kon kapitein Moelmen eindelijk de handen schudden van alle deelnemers, de mannen die zo veel voor hem betekenden en die zo nauw waren betrokken geweest bij de eenzame Heinkel op de achtergrond. Het gezicht op de vijf vliegers, drie Duitsers en twee Britten, gelukkig tezamen als waren ze een bemanning, zal zeker al





Willi Stock's graf op het soldatenkerkhof in Oslo waarop aanvankelijk 'Unbekannter' stond.

degenen die deze gebeurtenissen op het Noorse vliegveld meemaakten lang heugen. Zoals de commandant van de basis benadrukte in zijn begroetingstoespraak, was het feit dat voormalige vijanden als kameraden waren samengekomen, veertig jaar nadat ze elkaar hadden geprobeerd te vernietigen, hetgene dat aan de gebeurtenis zijn ware betekenis gaf. Een zaak van mensen en machines, maar niet andersom.

Het was een groot genoegen te zien hoe goed Collett en Davies konden opschieten met hun Duitse tegenhangers. Alleen gelaten was het de onbedwingbare band van wederzijds begrip tussen alle vliegers, van welke nationaliteit ook, die de rest deed. De bemanning van de Heinkel greep nu de gelegenheid aan om hun nieuwe Britse vrienden de binnenkant van hun oude kist te laten zien. De beide auteurs, die al hadden meegemaakt hoe gevaarlijk het was om langs de steile kant naar binnen te gaan, waren zeer onder de indruk van het gemak waarmee de bemanning naar binnen klom en zich door de romp bewoog. Men zou geloofd hebben dat ze nog regelmatig vlogen. Binnen in de Heinkel was de voormalige navigator Collett duidelijk onder de indruk door het uitstekende zicht in de geheel glazen neus van de Heinkel, maar Davies



De voormalige piloot van de Heinkel, Richard Gumbrecht op het punt voor het eerst sinds 1940 zijn vliegtuig in te gaan. Karl Stolz wacht op zijn beurt. Hoewel het restauratieproject nog niet geheel was voltooid wilde men de reünie toch laten doorgaan.

had zijn bedenkingen over Stolz's ligging op de rug en had liever de betrekkelijke gezelligheid van de Skua.

Toen hem werd gevraagd of hij de Heinkel nog steeds kon vliegen, zei Gumbrecht dat hij dat vermoedelijk wel kon. Weer buiten vertelde Collett hem dat de Skuas hen nooit te pakken hadden gekregen als ze maar duizend voet hoger hadden gevlogen. 'En dat vertel je me nou!' antwoordde Gumbrecht.

Het verblijf in Gardermoen eindigde passend toen alle betrokkenen de Heinkel terugduwden in de hanger waar hij had gestaan sinds hij in 1976 uit de bergen was gehaald. Vreemd genoeg moet ook de hanger zelf even worden vermeld. Onder de bladerende verf konden gemakkelijk de bekende gotische letters van de Duitse Wehrmacht worden ontdekt. Het was duidelijk niet de eerste keer dat de hangar een He 111 herbergde.

Dit is niet het einde van het verhaal. Nadat de bemanning Gardermoen en hun oude vliegtuig had verlaten moesten nog vele kilometers worden afgelegd. Het volgende punt op het programma was de terugkeer naar enkele plaatsen waar de gebeurtenissen van 26 april 1940 hadden plaatsgevonden.

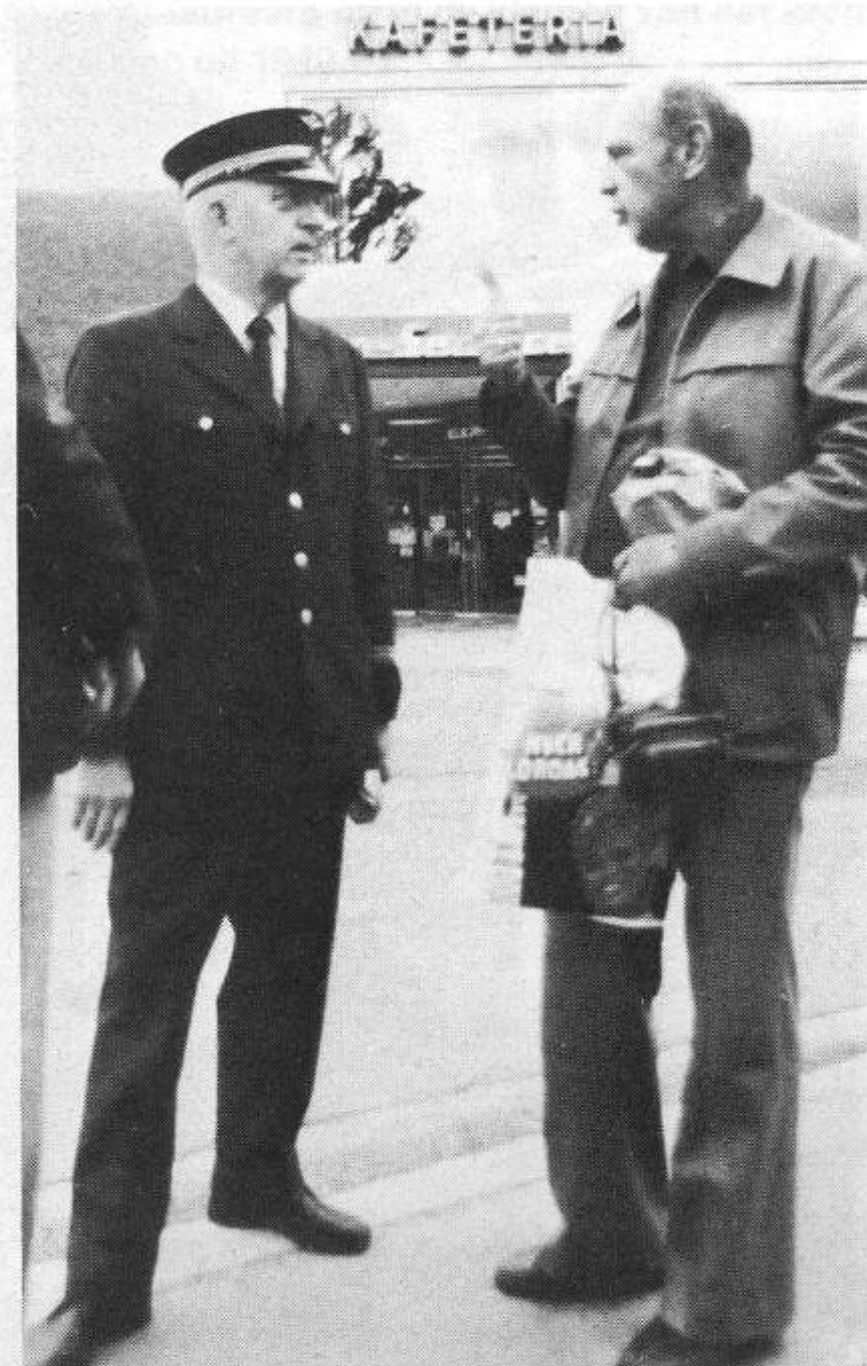
Na een goed diner in Oslo stapte de groep op de nachttrein naar Aandalsnes.

De volgende ochtend vroeg reed de trein hetzelfde station binnen dat ze hadden gebombardeerd en daar wachtte een andere Noor op hen. Het was de stationschef, Jörgen Strandli, die een speciale reden had om zich Hoelscher's bemanning te herinneren. Op die dag in 1940 had hij voor zijn leven gerend om te ontsnappen aan de bommen die Günther Hoelscher liet vallen. Het was een unieke ontmoeting tussen de bemanning van de bommenwerper en hun slachtoffer; een ontmoeting die gemakkelijk nogal pijnlijk had kunnen zijn, maar het bleek gelukkig dat Strandli geen haatgevoelens jegens de Duitsers koesterde. 'Ik neem het jullie niet persoonlijk kwalijk,' vertelde hij hen, 'Jullie moesten je werk doen, net als wij. Maar ik heb nooit de mentaliteit van jullie leiders begrepen en ik ben blij dat Duitsland tegenwoordig een democratie is.

En jullie begrijpen dat ik blij ben dat jullie me hebben gemist in 1940.' De Duitsers konden slechts antwoorden dat zij ook blij daarom waren en het was heel duidelijk dat ze dat meenden.



Boven: De reünie. V.l.n.r. Günther Hoelscher, John Collett, Richard Gumbrecht, Reg Davies en Karl Stolz. Rechts: Een andere ontmoeting in Aandalsnes van Joergen Strandli, de stationschef die de bommenregen van de Heinkel had doorstaan, met zijn voormalige belager.





De plaats van het ongeluk

Toen het twaalf uur was geweest werd het tijd dat de voormalige vliegers weer de lucht in zouden gaan, dit maal comfortabel in een moderne helikopter. Het weer was niet zo best, laaghangende bewolking en een sterke zijwind. Tot het laatste moment was het onzeker of de helikopter naar de plaats in de bergen zou kunnen komen, waar het eigenlijk allemaal was begonnen, de plaats waar de 5J+CN

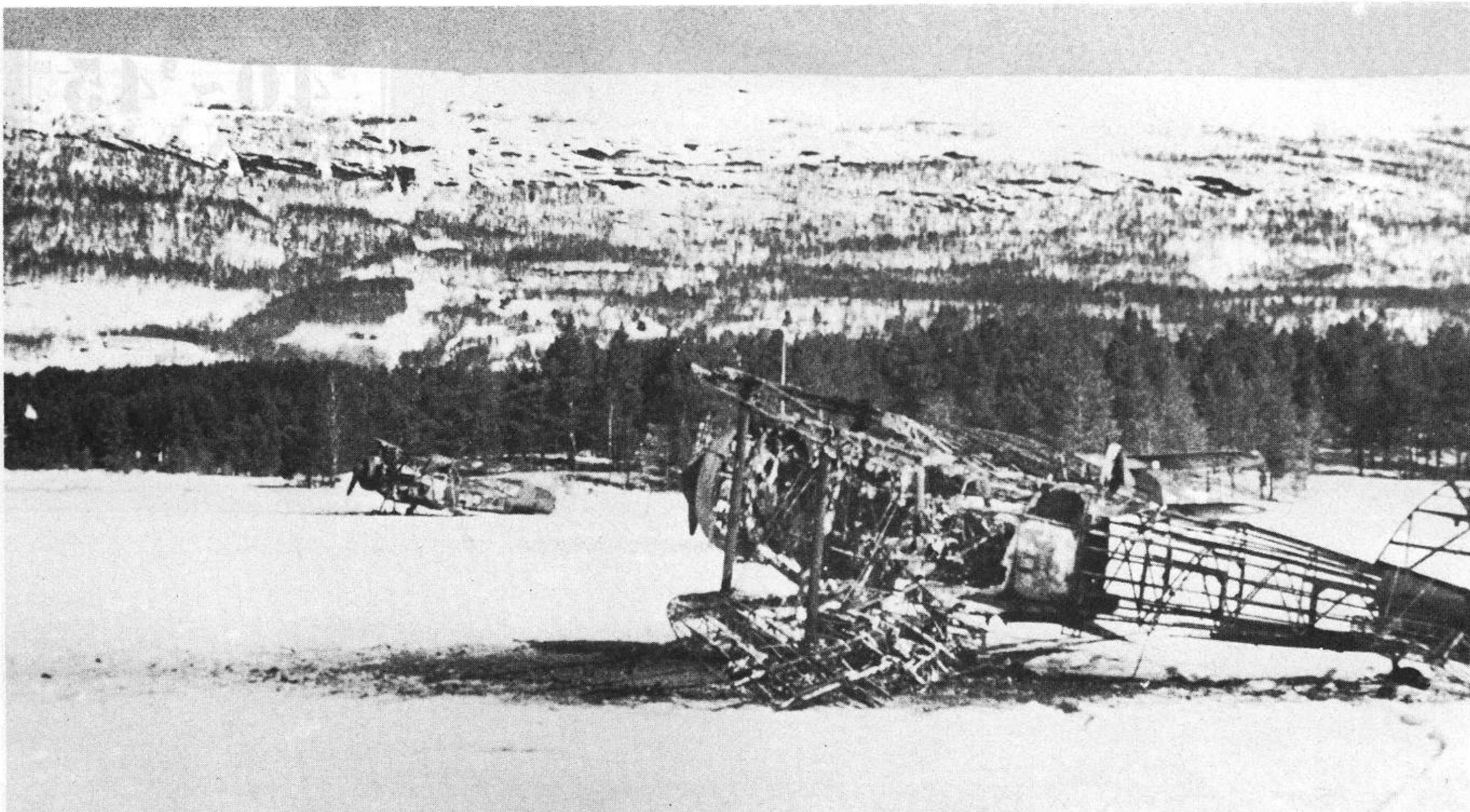
was neergekomen. De Noorse piloot slaagde er echter in de hele groep in twee keer er naar toe te vliegen.

We zagen een stenen wildernis, waar de wind overheen blies en een donkere hemel waaruit regen viel, waardoor de plek nog kaler leek. Hier stond precies op de plaats waar de Heinkel jarenlang had gelegen een houten kruis, dat de Noren hadden opgericht ter nagedachtenis aan Willi Stock. Dit was wel het meest ontroerende moment, en wij, de anderen, voelden ons duidelijk buitenstaanders. Het beste wat we konden doen was Hoelscher, Gumbrecht en Stolz even alleen te laten. Wat ze

dachten zullen we nooit weten... we kunnen slechts raden. Alsnel vermanden zij zich en konden ze zelfs geforceerd lachen om een van Stolz's nog geforceerdere grapjes. De cirkel was rond. Dit was het einde van de reis.

We gingen toen te voet de berg af, voor een gedeelte langs dezelfde weg die de bemanning van de 5J+CN was gegaan. Het was een lastige tocht, maar, in tegenstelling tot 1940, was er nu geen onzekere toekomst en waren we niet omringd door vijanden. Iedereen had vriendschap gesloten en er wachtte ons een fantastische rendierstoofpot in Moelmen's hut in de vallei.





Noors PS

Na de slag. Uitgebrande Gladiator-jagers van het 263e RAF-squadron staan her en der op het ijs van het Lesjaskogvatn-meer in 1940. Toen het ijs smolt zonken de vliegtuigen.

Op 25 januari 1980 kwam er een ironisch vervolg op het verhaal van de Heinkel 5J+CN, toen in Noorwegen een gerestaureerde Gladiator werd onthuld van het 263e Squadron, dat in 1940 was gebombardeerd door Hoelscher's bemanning.

Om de Geallieerden te steunen in de strijd tegen de snel oprukkende Duitse troepen in Zuid-Noorwegen, landden op 24 april 1940 om ongeveer 18.00 uur achttien Gloster Gladiator jagers van het 263e Squadron van de RAF op het bevroren meer Lesjaskogvatn, in de buurt van Aandsnes.

Door de felle koude 's nachts konden de motoren de volgende ochtend moeilijk worden gestart en, vanaf het eerste daglicht, werden ze voortdurend aangevallen door de Luftwaffe. De Gladiators, die erin slaagden op te stijgen, schoten minstens zes Duitse bommenwerpers neer en beschadigden nog enkele andere, maar ze waren hopeloos in de minderheid en aan het einde van de dag waren er nog maar vier bruikbare vliegtuigen over. Deze

werden allemaal overgebracht naar een nieuwe basis, Setnesmoen dicht bij Aandsnes. Bij het bevroren meer lagen de resten van veertien Gladiators en drie Fokkers CV van de Noorse Luchtmacht.

Op 9 juni capituleerde Noorwegen en de Duitsers verkochten de wrakken later aan een Noorse schroothandelaar. Een oude lekedomeinee, Ludvig Hope, kocht er een en, met de hulp van zes anderen, haalde hij op 13 augustus 1940 de N5641 op van een diepte van vijf meter. Het vliegtuig werd toen naar zijn huisje in de buurt van het meer gesleept, waar hij er een schuurtje omheen bouwde en wat herstelwerk deed.

Sinds het einde van de oorlog hebben de nakomelingen van de oude domeinee veel aanbiedingen gehad voor het vliegtuig, niet in de laatste plaats van Britse duikexpedities, die resten van andere Gladiators opdoken voor het RAF Museum. Gelukkig voor de Noren werden alle aanbiedingen gewei-

gerd. In 1973 raakte de Noorse vereniging voor luchtvaartgeschiedenis geïnteresseerd in het vliegtuig en bracht de zaak onder de aandacht van de Noorse Luchtmacht. Vier jaar later werden de onderhandelingen met de eigenaars succesvol afgerond en werd de Gladiator gekocht door het pas geopende Krijgsmacht Museum in Oslo.

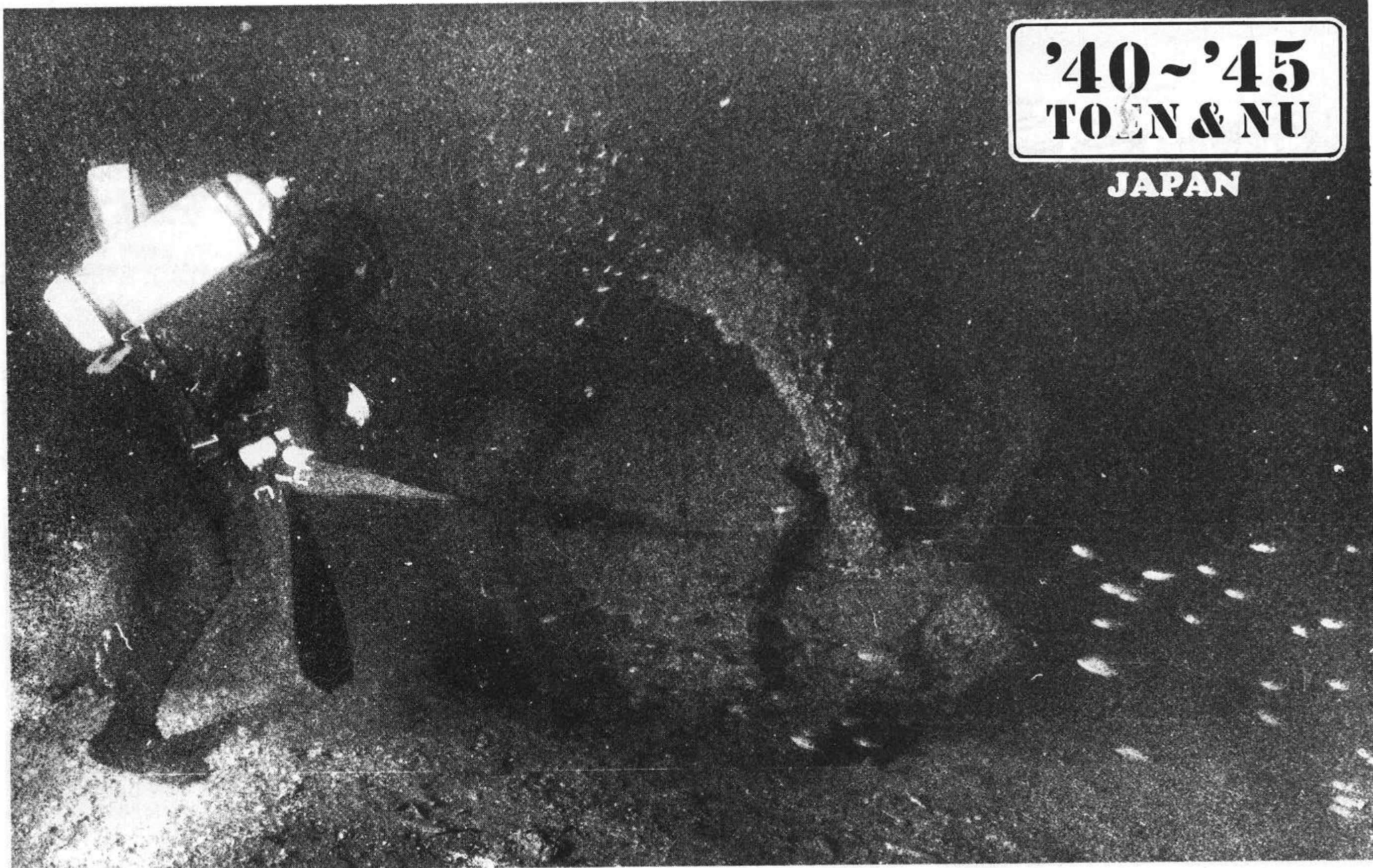
In september werd het opgehaald door een team van de Luchtmacht en overgebracht naar de luchtmachtbasis Rygge ten zuiden van Oslo. Daar werd het nauwkeurig gerestaureerd in zijn originele kleuren en het was een duidelijk contrast met zijn moderne tegenhanger, toen het vliegtuig op 25 januari 1980 voor het eerst aan het publiek werd getoond tijdens de overdracht van de eerste Noorse General Dynamics F-16 jager.

De Gladiator in het Krijgsmachtmuseum in Oslo, gerestaureerd en in de kleuren van het 263e squadron uit 1940.



**'40~'45
TOEN & NU**

JAPAN



WRAKKENBERGING IN DE STILLE OCEAAN

KAWANISHI SHIDEN-KAI

door T. Murashima

Op 15 november 1978 ontdekte een lid van de Shirobe Duikersclub, die op zoek was naar het verloren anker van een vissersboot, een vliegtuig op de zeebodem. Het wrak lag op 45 meter diepte in de Hido-baai bij de stad Shirobe in Zuid Nanwa Gun in Japan. Vier weken later verzocht de Asahi Broadcasting Company een onderwater-cameraman, Tadashi Murashima, om foto's te maken van het vliegtuig. Dit is zijn verhaal.

Op 15 december arriveerde ik ter plaatse. De Hido-baai wordt beheerst door een viskwekerij. 200 Meter uit de kust markeerde een boei de plaats van het wrak. Mijn assistent en ik vertrokken met een onderwater lichtaggregaat en, nadat we een reservetank hadden klaargemaakt voor gebruik bij lage druk, begonnen we te duiken in de buurt van het touw van de boei. Hoewel deze wateren een bekende paaigrond voor vissen zijn, is de zee in de winter vrij helder. Op een diepte van 30 meter wordt het echter, zoals verwacht, donkerder. We richtten onze fotografische lamp op de zeebodem, en toen we deze ontstaken zagen we de romp van een vliegtuig. Het was de vorm van een Kawanishi Shiden-Kai jachtvliegtuig van de Japanse Keizerlijke Marine met het puntige einde van de linkervleugel begraven in het zand. Het voorste gedeelte van het vliegtuig lag naar het zuidoosten.

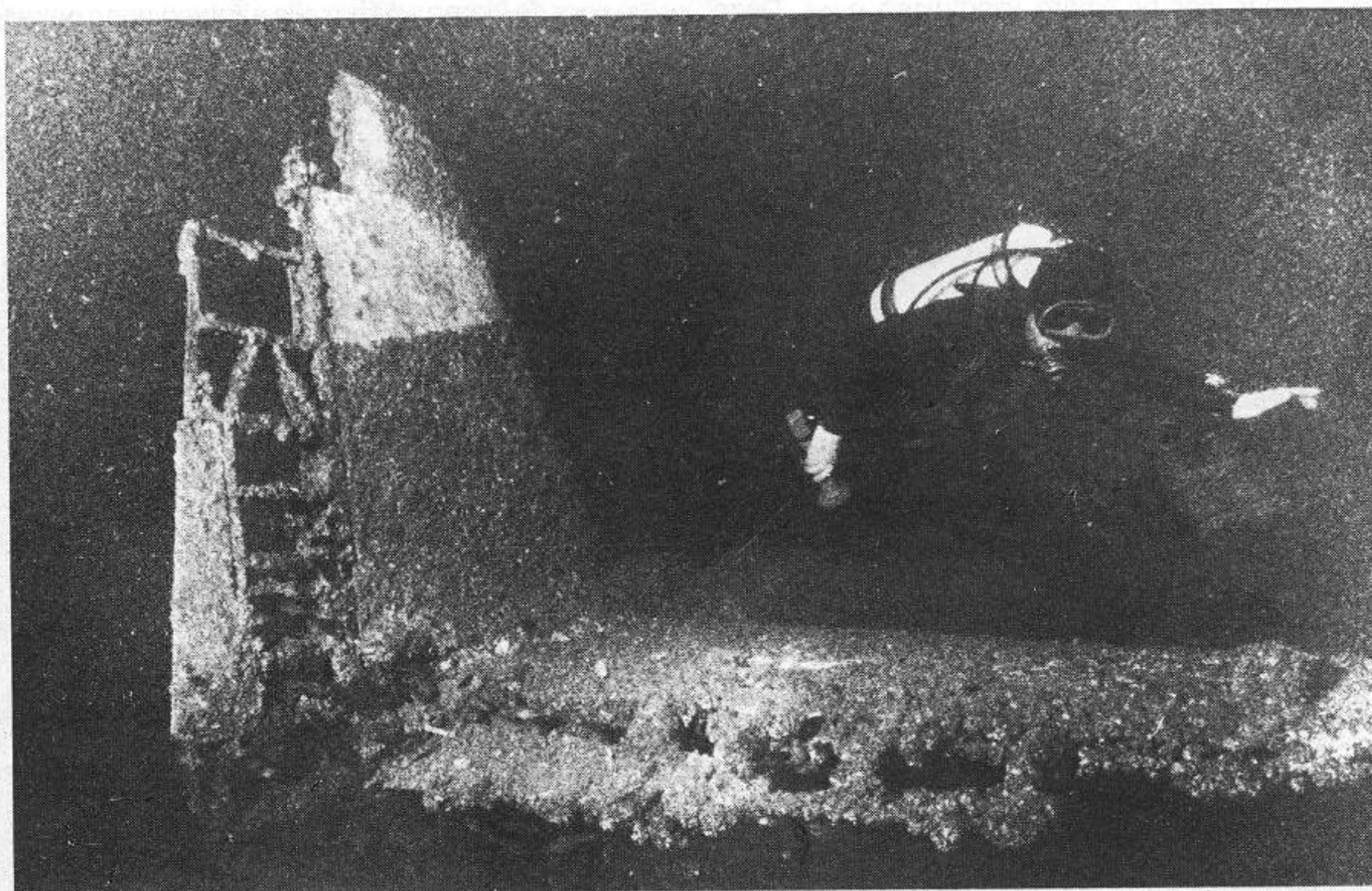
De hele romp was bezaaid met schelpen. Vermoedelijk door de schok bij het neerstorten in het water, waren de uiteinden van de propellers rechthoekig omgebogen. De kap van de motor was op drie plaatsen weggescheurd. Beide vleugels waren be-

schadigd op de plaats waar ze aan de romp waren bevestigd, de linker staartvleugel was eveneens gebogen op het punt waar hij vastzat aan de rest van de machine. In de hele romp zaten gaten, die blijkbaar door kogels waren veroorzaakt. Doordat ze zolang onder water gelegen waren de vleugelremkleppen en het verticale roer van de staartvleu-

gel veranderd in skeletten. De lopen van de vier 20 mm kanonnen op de vleugels waren nog duidelijk zichtbaar.

Toen we klaar waren met filmen, en met de beschikbare duiktijd in ons achterhoofd, doorzochten we de cockpit grondig op menselijke resten maar we vonden slechts een paar vliegerlaarzen en een helm.

De Shiden-Kai (Paarse Bliksem), die 33 jaar na de oorlog toevallig werd ontdekt, was een van de 428 jagers van dit type die tussen augustus 1944 en augustus 1945 werden geproduceerd. Het toestel was uniek omdat het was ontwikkeld uit een water-vliegtuig. Door de automatische gevechtsremkleppen, was het ongelooflijk wendbaar, waardoor het tijdens W.O. II ongetwijfeld één van de beste een-



Onze auteur, Tadashi Murashima, onderzoekt de Shiden-kai, waarvan wordt aangenomen dat het een van de zes vliegtuigen is geweest die op 24 juli 1945 verloren gingen boven de Straat van Bungo, tussen de eilanden Kyushu en Shikoku.

persoons jachtvliegtuigen in de Stille Oceaan was. Aan het einde van 1944 werden 120 Shiden-Kai's toegewezen aan de Marine Lucht Groep 343 (naar de commandant 'het circus van Genda' genoemd) in Matsuyama. Ze werden bemand met de beste piloten van de Japanse Marine Luchtmacht, die was belast met de verdediging van Honshu. Op 24 juli vertrokken 21 vliegtuigen om een overmacht aan Amerikaanse bommenwerpers boven de Straat van Bungo aan te vallen. Zes Japanse vliegtuigen keerden niet terug en men neemt aan dat de Shiden-Kai in de Baai van Hido er een van was.

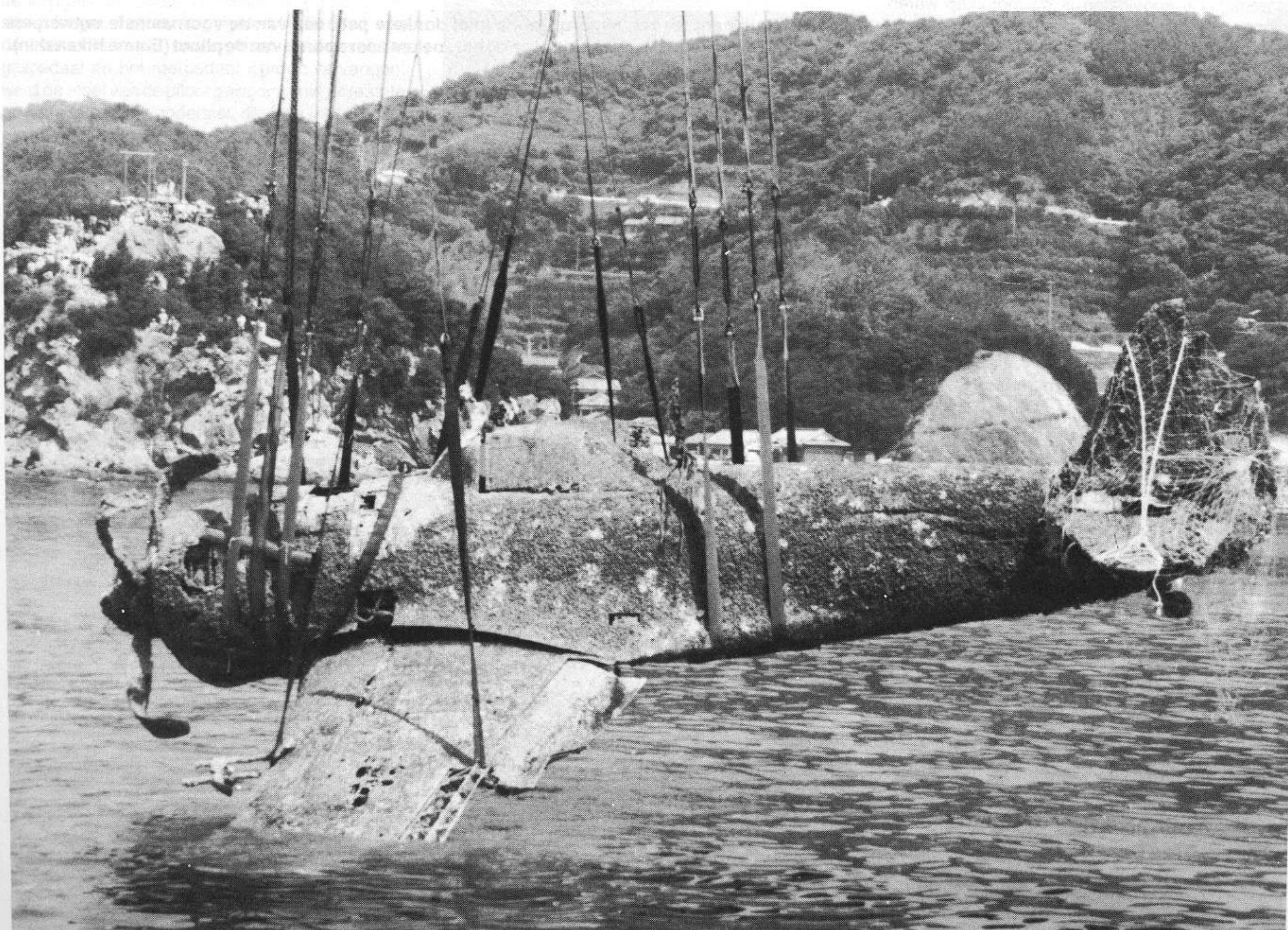
Toen over de ontdekking van de Shiden-Kai berichten in de kranten en op de televisie verschenen, drongen voormalige leden van het squadron, verwanten en ook mensen uit het gebied waar het vliegtuig was gevonden, aan op de berging en restauratie ervan.

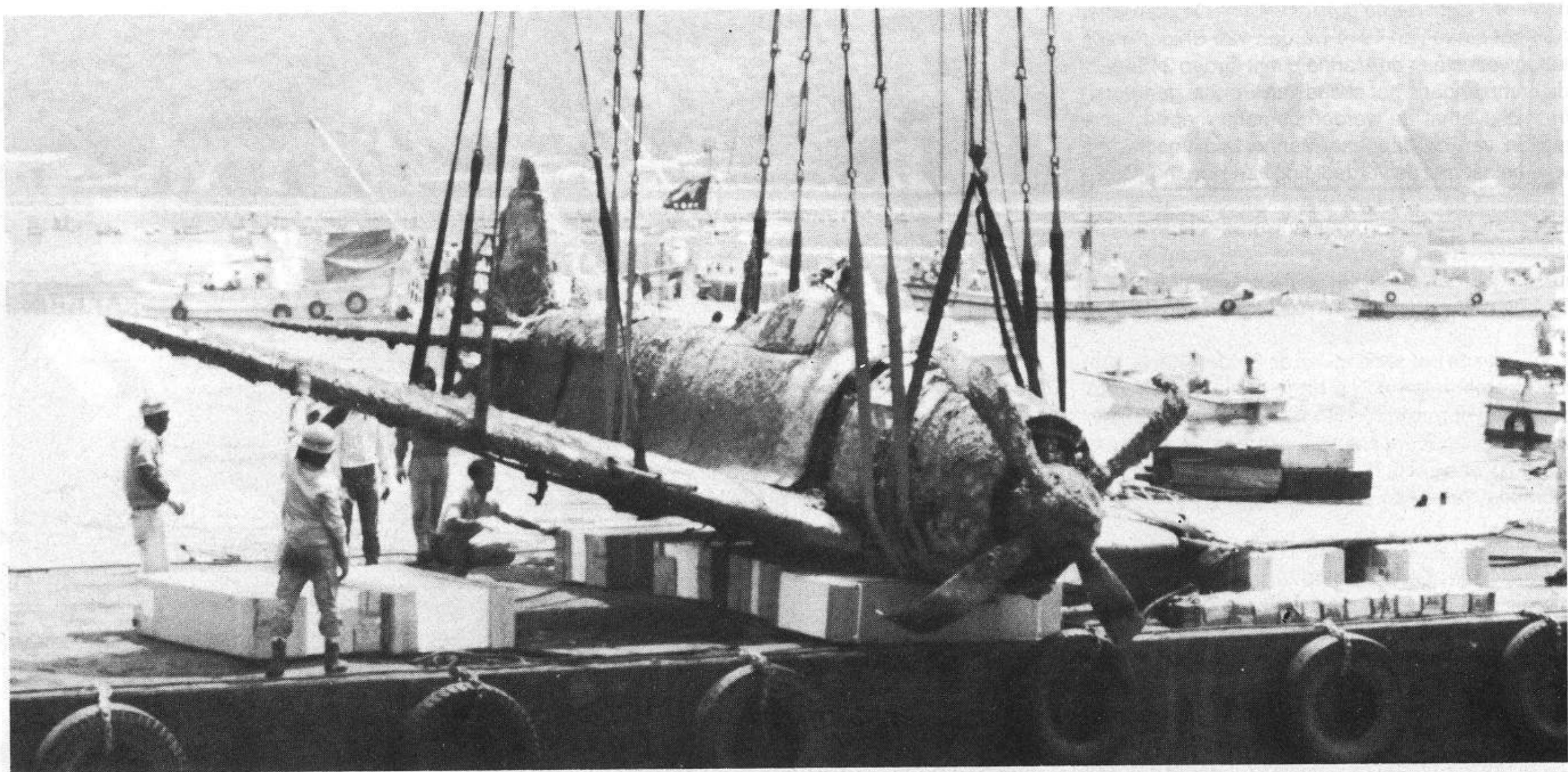
Het duurde acht maanden voor de operatie kon plaatsvinden. Op 14 juli 1979, een prachtige zomerdag, begon de bergingsoperatie in de Baai van Hido. De verwanten van de piloten van de zes vliegtuigen die in 1945 waren vermist, waren opgespoord en zij waren samen met de voormalige commandant van Kokutai 343, Minoru Genda, aanwezig in de Baai van Hido toen de duikers een grote bergingskraan aan het vliegtuig vastmaakten. Het ophijzen begon om 09.00 uur, heel langzaam, ongeveer één meter per minuut, om het vliegtuig niet te beschadigen. Binnen een uur kwam de staart aan de oppervlakte. Toen de romp van het vliegtuig, bedekt met schelpen, uit het water rees, vouwden de verwanten de handen als tijdens een gebed en offerden zij bloemen aan de Shiden-Kai die na 34 jaar weer te voorschijn was gekomen. Een kleine krans werd daarna door de duikers op het water gegooid.

Nadat de Shiden-Kai was opgehezen werd hij neergelaten op het dek van het bergingsschip, waar hij



De Shiden-kai was gestationeerd op het vliegveld Matsuyama in het noordwesten van Shikoku en stortte 65 km ten zuidwesten daarvan neer in de Baai van Hido. De Japanse bol was nog net zichtbaar toen het vliegtuig boven water kwam.





werd geïnspecteerd door de leidende officier en vertegenwoordiger van de Historische afdeling van het Ministerie van Verdediging. Hoewel het toestel redelijk goed geconserveerd leek was de romp vrij ver aangetast door corrosie, terwijl het instrumentenpaneel in de cockpit uiteen was gevallen, zodat de instrumenten her en der op de grond lagen.

Ondanks een grondige speurtocht werden geen eigendommen van de piloot gevonden. De mondstukken van de kanonnen van de Shiden-Kai waren rood van het roest en in de magazijnen zaten zo'n 500 patronen. (Het complete aantal zou 900 zijn geweest). De kogelgaten in de motorkap waren vermoedelijk de reden dat de piloot het vliegtuig in zee liet belanden.

De Geallieerde codenaam voor de Shiden-kai was 'George'.

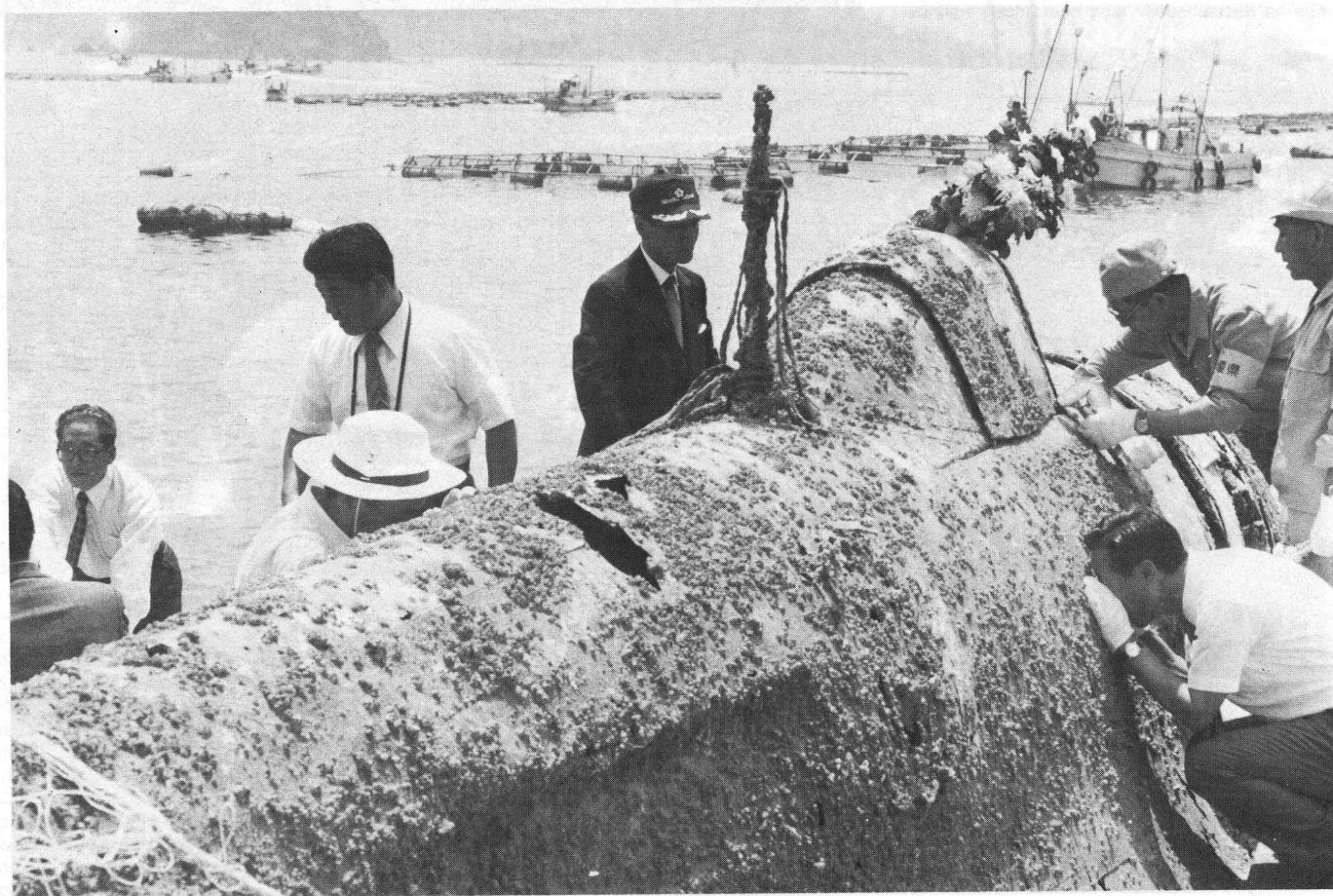
De remkleppen en het onderstel waren ingetrokken als bewijs dat de piloot op het water een noodlanding had willen maken. Alleen de linkervleugel en de staartvleugel waren beschadigd bij de landing.

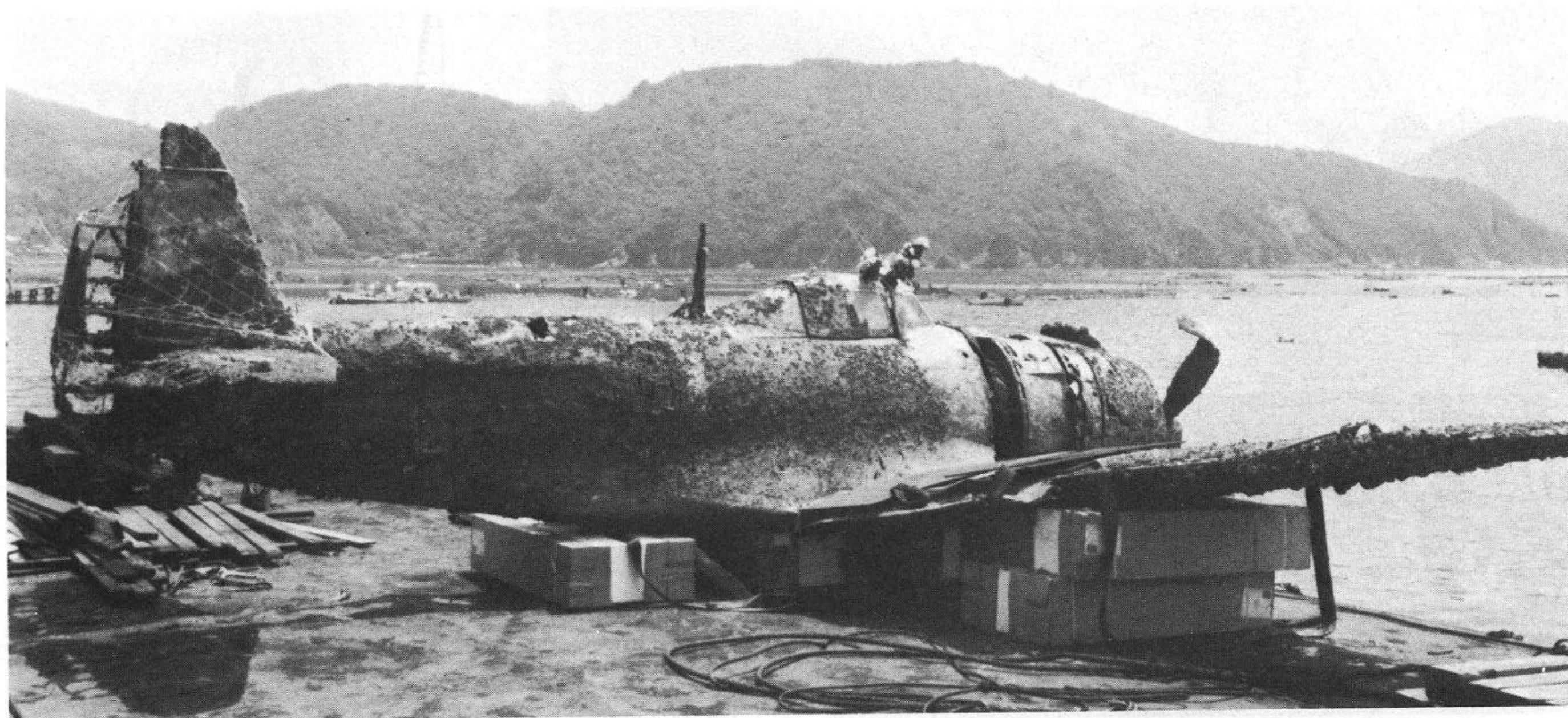
Het was een groot raadsel dat er geen sporen van de piloot konden worden gevonden, hoewel de kap gesloten was geweest toen het vliegtuig werd gevonden. De meest aannemelijke verklaring is dat de piloot na de landing uit het vliegtuig is geklommen en heeft geprobeerd de kust, 200 meter ver-

derop, te bereiken, maar door zijn verwondingen of een andere reden onderweg bezweek en in zee verdrong. We probeerden ook achter de identiteit van het vliegtuig te komen door het nummer op de verticale staartvin te ontcijferen, maar dit gedeelte was in zo'n slechte staat dat het opschrift niet meer met het blote oog te lezen was. Met behulp van infrarood fotografie konden we wel iets ontdekken, maar het bleef onleesbaar.

Het was misschien maar goed ook dat de piloot niet geïdentificeerd kon worden. Als er werd uitgegaan

Kapitein-luitenant ter zee Minoru Genda (met donkere pet), een van de voornaamste ontwerpers van de aanval op Pearl Harbour, kijkt toe bij het zoeken naar sporen van de piloot (Ehime Hikanshin).

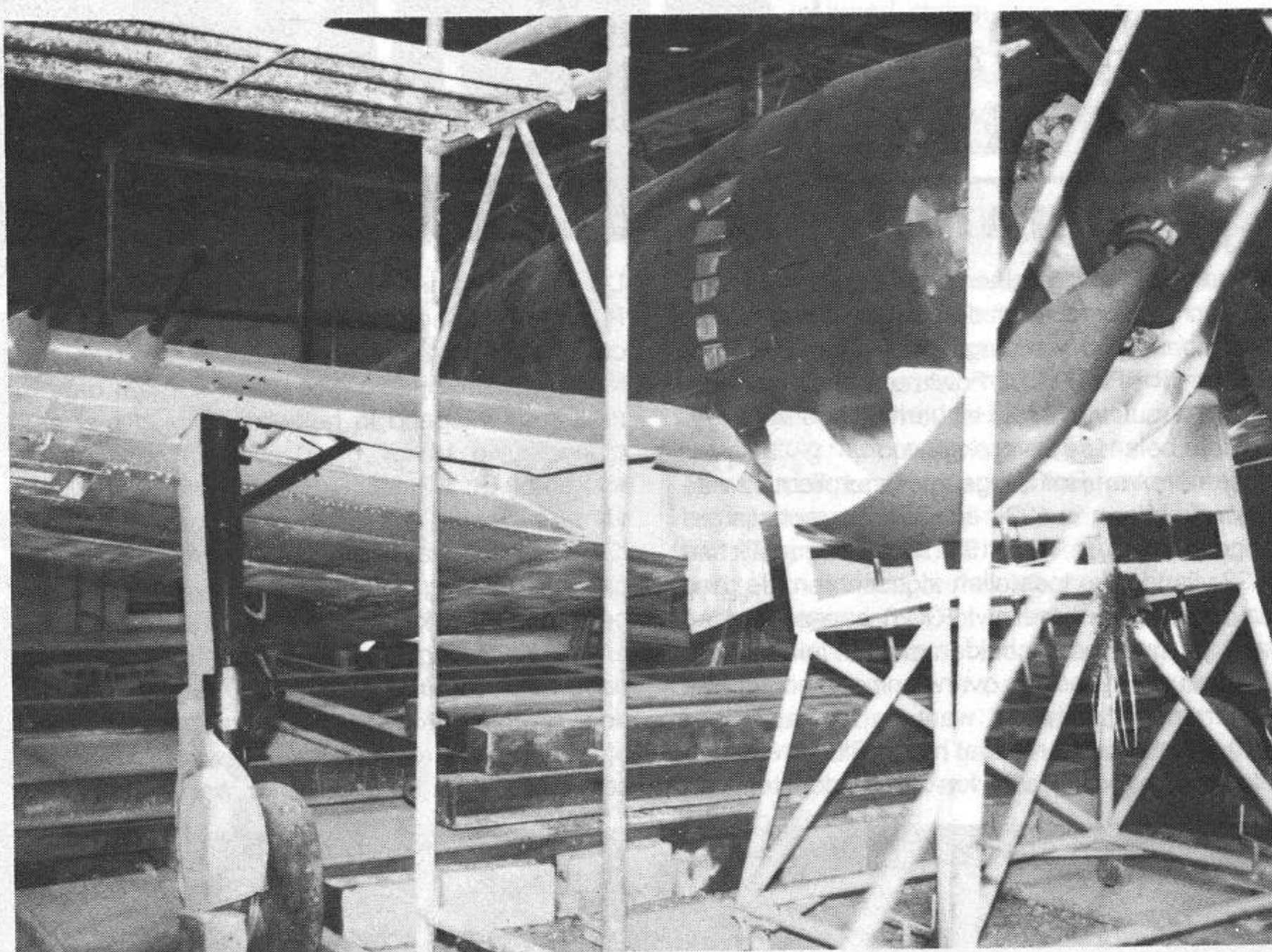




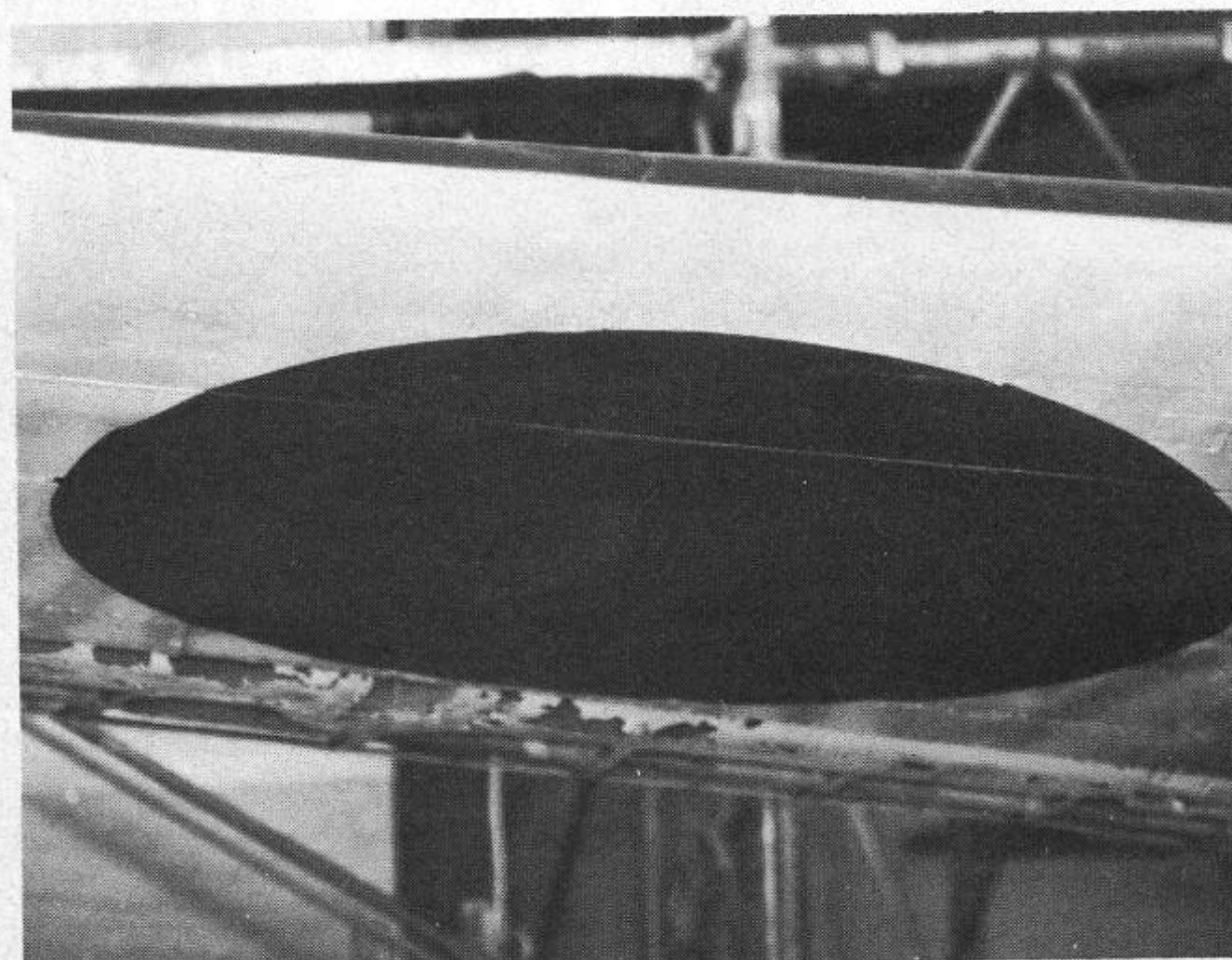
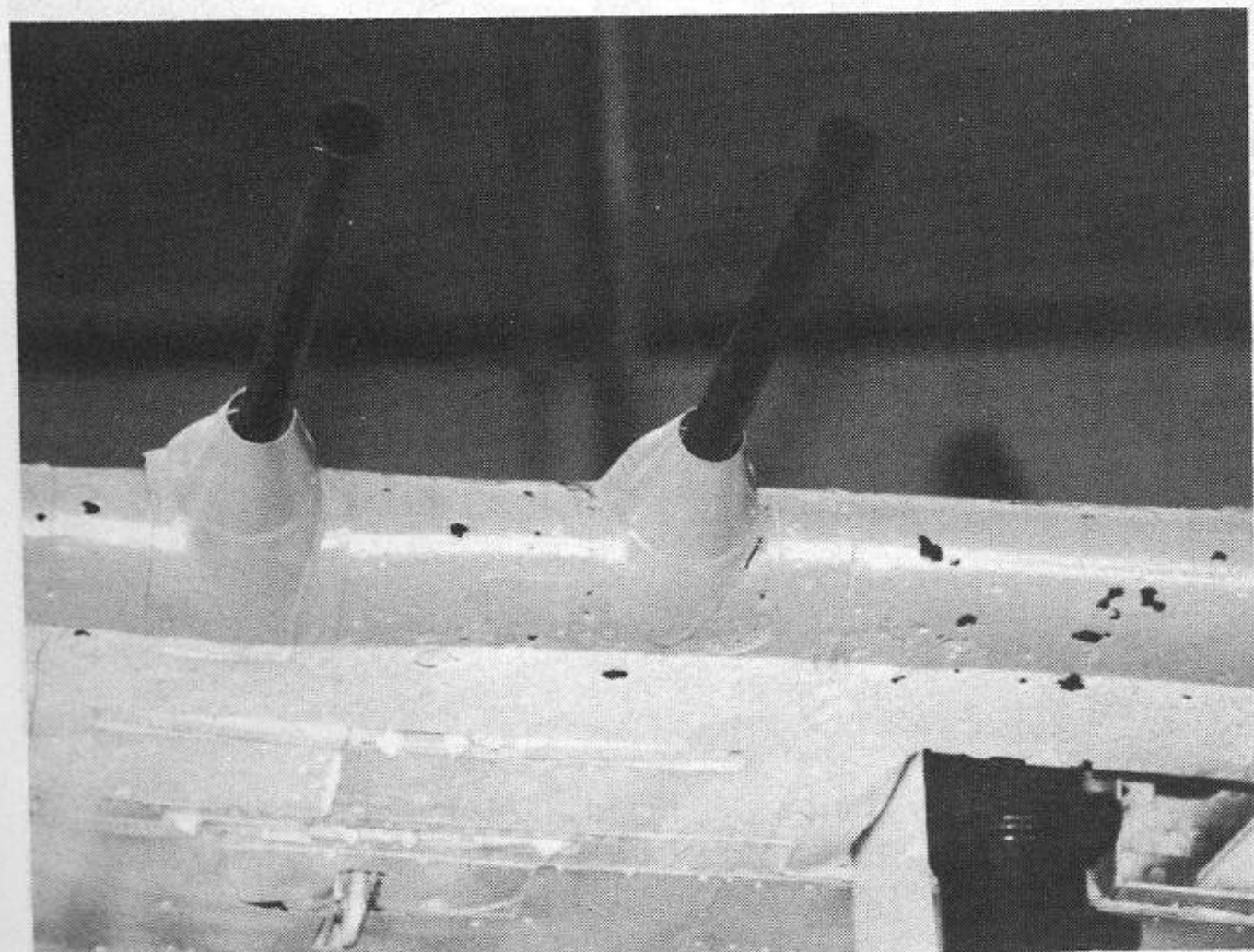
van het idee om het vliegtuig in deze staat te behouden als monument voor alle verwanten van de zes mannen die op die dag niet terugkeerden, was dit dan niet het beste om de gevoelens van die verwanten tot uitdrukking te brengen?

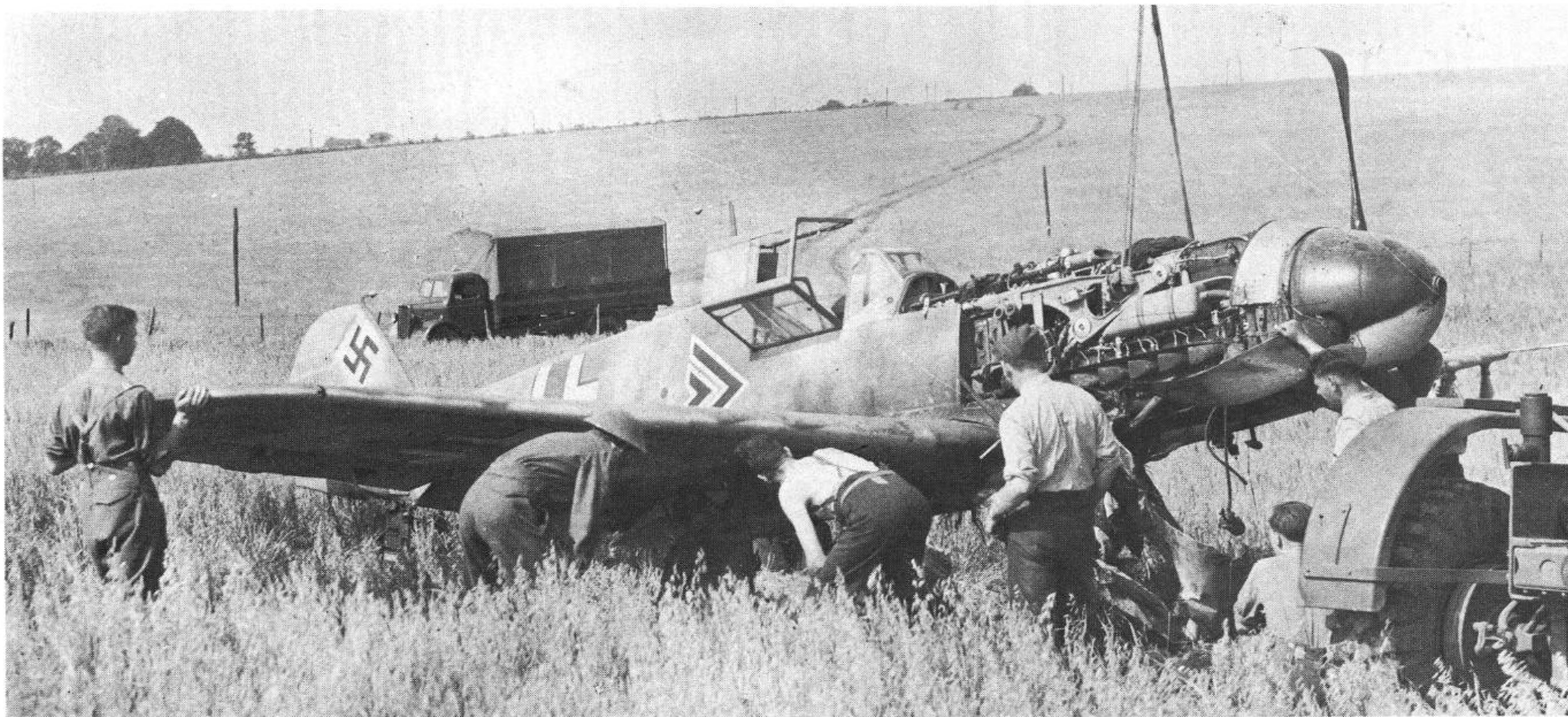
Tegenwoordig staat het wrak van de geborgen Shiden-Kai in een park op de berg Umaze, in de buurt van de stad Shirobe en uitkijkend over de Baai van Hido. Het zout en de corrosie werden behandeld door de Shinmeiwa Fabrieken (voorheen Kawanishi ko ku ki), die de Shiden-Kai hadden gebouwd. Naast een behandeling met anti-roest chemicalieën, verstevigden hun technici de stijlen van de vleugels, de zwaar verroeste motorkap en de staartvleugel. Talloze kogelgaten in de buurt van de cockpit liet men onaangetast en hoewel het gaspedaal en het roerpedaal werden vervangen, werd de stoel van de piloot gewoon in het geraamte achtergelaten. Het onderstel, dat was ingetrokken toen het vliegtuig werd gevonden, werd naar beneden gelaten, maar de propellers bleven in de staat waarin ze waren gevonden.

Door de donkergroene verf aan de bovenkant, de lichtgrijze aan de onderkant, de Japanse rode bal op een witte achtergrond en de 20 mm kanonnen gericht op de hemel, ziet de Shiden-Kai er nu weer herkenbaar uit. De prefectuur van Ehime heeft inmiddels een museum gebouwd om het vliegtuig tentoon te stellen als een getuigenis voor het nageslacht van de geschiedenis van de Pacific-oorlog.



De Shiden-kai werd opgeknapt door de oorspronkelijke bouwers, hoewel verroeste panelen niet werden vervangen. Het was de bedoeling het vliegtuig te behouden, maar niet te repareren – een interessante afwijking van het normale patroon.





**'40~'45
TOEN & NU**

ENGELAND

TURNCOAT 109

Eén van de meest fascinerende bergingsoperaties van een vliegtuigwrak uit de Tweede Wereldoorlog is vermoedelijk de berging geweest van een Messerschmidt BF 109F bij Fowlmere in Cambridgeshire in augustus 1979. Het verhaal hoe het vliegtuig daar belandde is vrij ongewoon.

De carrière van Rolf Pingel als jagerpilot van de Luftwaffe begon in 1935 en eindigde met zijn gevangenneming op 10 juli 1941. Op dat ogenblik had hij 22 vijandelijke toestellen afgeschoten, de rang van Hauptmann bereikt, I/JG 26 aangevoerd en was hij voorts onderscheiden met het felbegeerde Ritterkreuz. Hij had zijn overwinningen echter niet zonder moeite behaald, want op 28 september 1940, veertien dagen nadat hij het Ritterkreuz had gekregen, werd hij acht km ten zuidoosten van

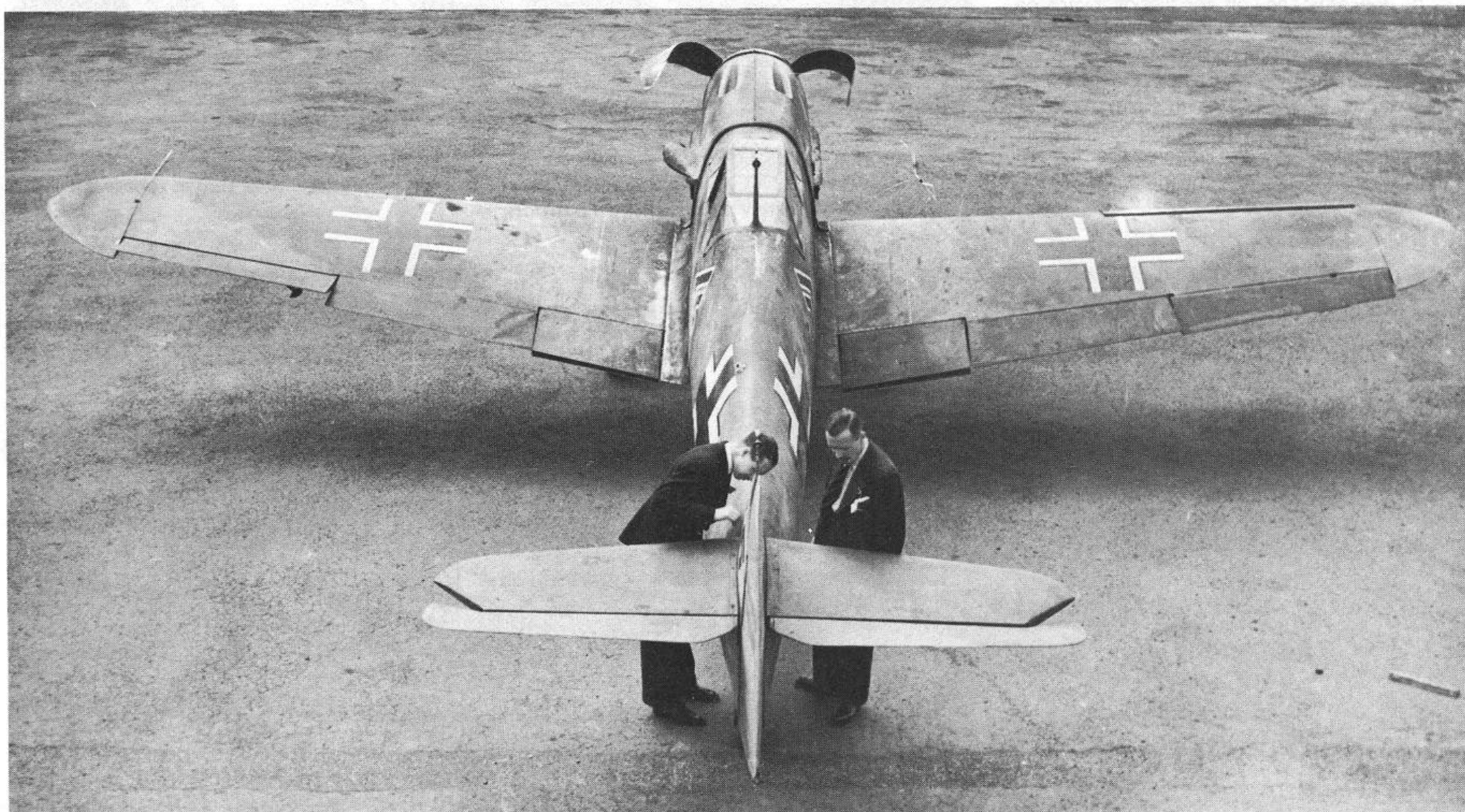
Dover boven zee neergeschoten door sergeant J. M. Beard, die een Hurricane van het 249e Squadron vloog. Tot zijn geluk werd hij gered en keerde hij terug naar zijn eenheid, maar het jaar daarop moest hij, vliegend in hetzelfde gebied met een gloednieuwe 109 F, op 10 juli een noodlanding maken bij St. Margaret's Bay in Kent. Rolf Pingel vertelt zijn eigen verhaal:

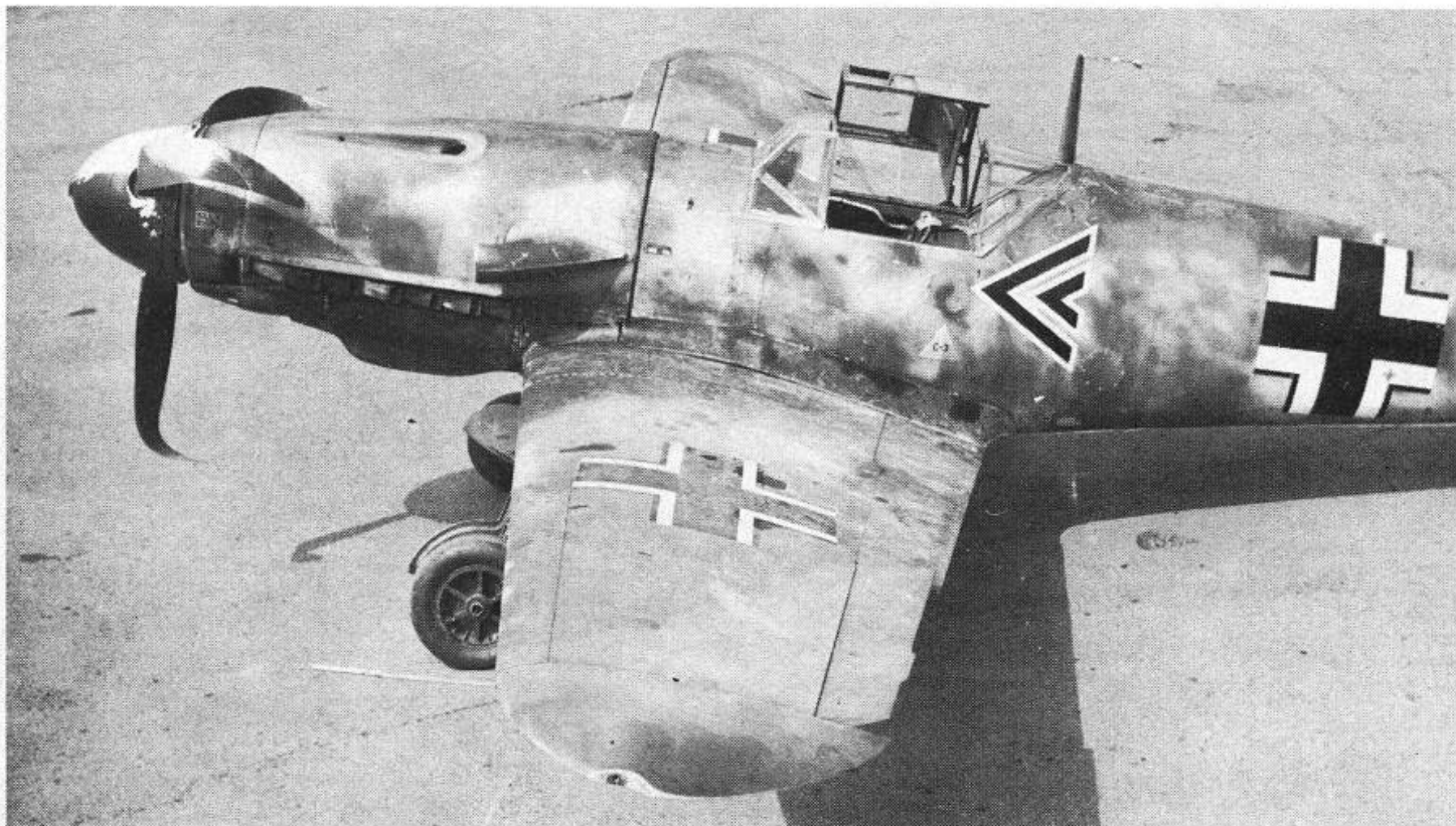
'Op deze dag was er aanval uitgevoerd door een paar viermotorige bommenwerpers (Stirlings om precies te zijn). Ik volgde een van deze grote vliegtuigen die op weg terug waren naar Engeland, in de hoop het te kunnen aanvallen. Of ik werd geraakt door machinegeweervuur van de bommenwerper of door een Engels jachtvliegtuig weet ik niet. Misschien door beide. Mijn motor werkte niet goed

door Andy Saunders

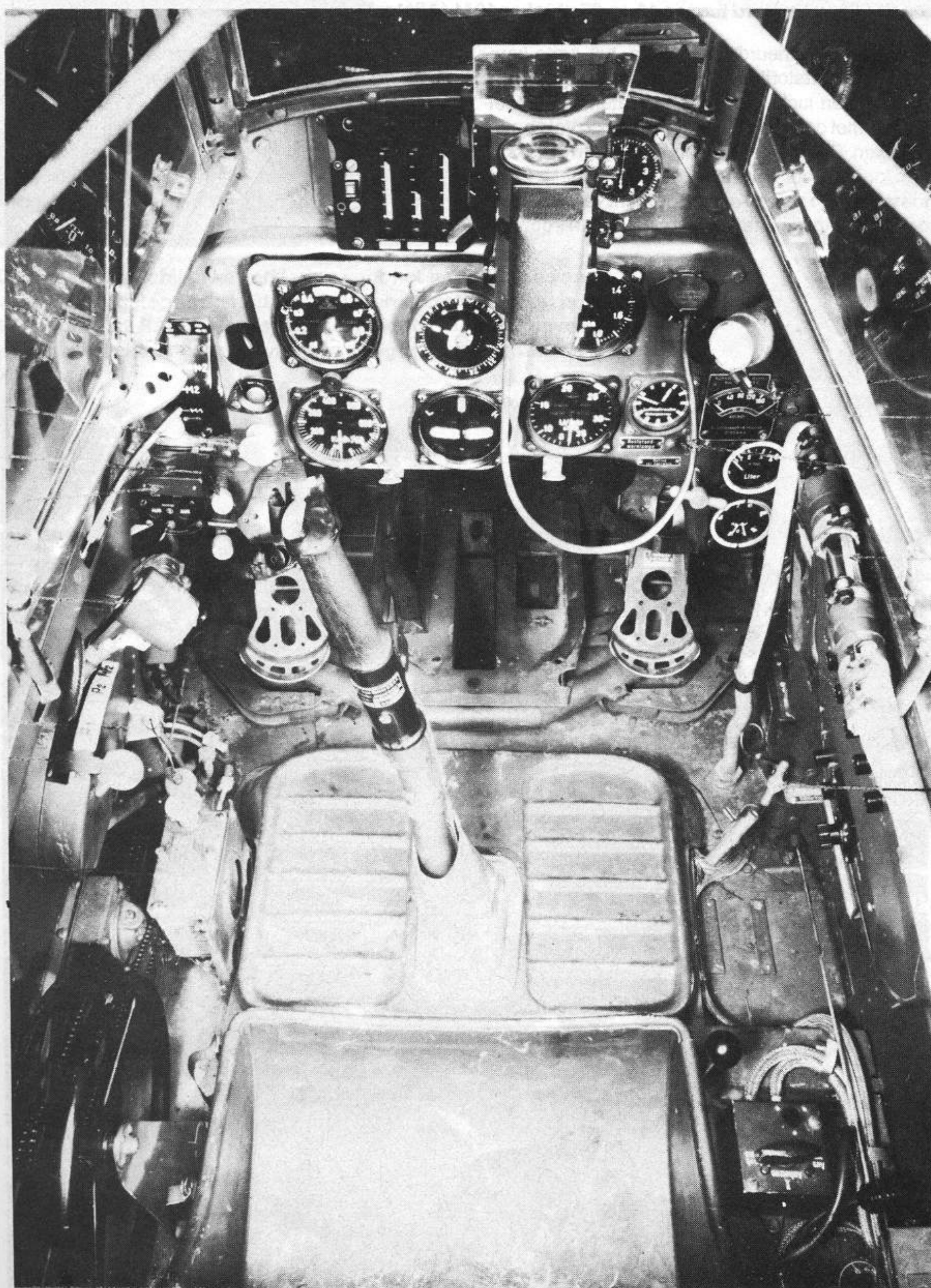
meer en de temperatuur van de olie en het water steeg tot grote hoogte. Zoals ik al zo vaak had gedaan probeerde ik dicht langs de grond vliegend te ontsnappen. In de buurt van Dover waren veel Engelse vliegtuigen. Ik was nog vlak boven de grond toen de motor het bijna niet meer deed. Ik kon er niet meer uitspringen en maakte dus een buiklanding.'

Boven: De RAF haalt zijn buit uit een veld bij St. Margaret's Bay in Kent (Fox) en maakt de machine gereed voor het transport naar Farnborough (onder) (IWM).





Links: Hauptmann Rolf Pingel, commandant van de I/JG26. Zijn Messerschmitt Bf 109F was de eerste die de Britten in handen kregen. Een nauwkeurig onderzoek volgde door experts van het ministerie van vliegtuigproductie. De foto's van Pingel en het vliegtuig werden dertien dagen nadat de Duitser neerstortte vrijgegeven (IWM).



De cockpit werd gefotografeerd in het Royal Aircraft Establishment als onderdeel van een inlichtingenrapport. Het toestel werd overgeschilderd, kreeg het RAF serienummer ES906. Op 19 september werd er op Farnborough mee gevlogen voordat het op 11 oktober in Duxford aankwam om door de Luchtgevecht Ontwikkelingseenheid te worden vergeleken met de Spitfire.

Pingel landde in een korenveld en wilde net zijn vliegtuig in brand steken toen hij daarvan werd afgehouden door een salvo machinegeweevuur boven zijn hoofd, afkomstig van een plaatselijke legerafdeling. Het vliegtuig bleef derhalve vrijwel intact en het was het eerste van dit type dat de Britten in handen kregen.

De buit werd voorzichtig ontmanteld en overgebracht naar Farnborough voor onderzoek. Daar werd het ook overgeschilderd in de RAF-kleuren. Donkergroen/donkerbruin met een gele onderkant en kreeg het RAF serienummer ES906. Vandaar werd het getransporteerd naar de Luchtgevecht Ontwikkelingseenheid in Duxford en daar stortte het vliegtuig neer op 20 oktober 1941.

Terwijl men bezig was met vergelijkende snelheidsproeven met een Spitfire en onder een hoek van 50 graden over het vliegveld dook, werd de duikhoek verticaal en het vliegtuig stortte op het nabij gelegen dorpje Fowlmere, waarbij de Poolse piloot, eerste luitenant Marian Skalski, om het leven kwam. Skalski bleek te zijn bevangen door koolstofmonoxide-dampen. De gehalte in het bloed was 30%. Ver van zijn geboorteland werd hij op 24 oktober 1941 begraven op het nabij gelegen kerkhof van Whittlesford.



Eerste luitenant Marian Skalski, de Poolse piloot die op 20 oktober 1941 in het vliegtuig om het leven kwam. Hij had net twee vliegreizen in de Bf 109 gemaakt.



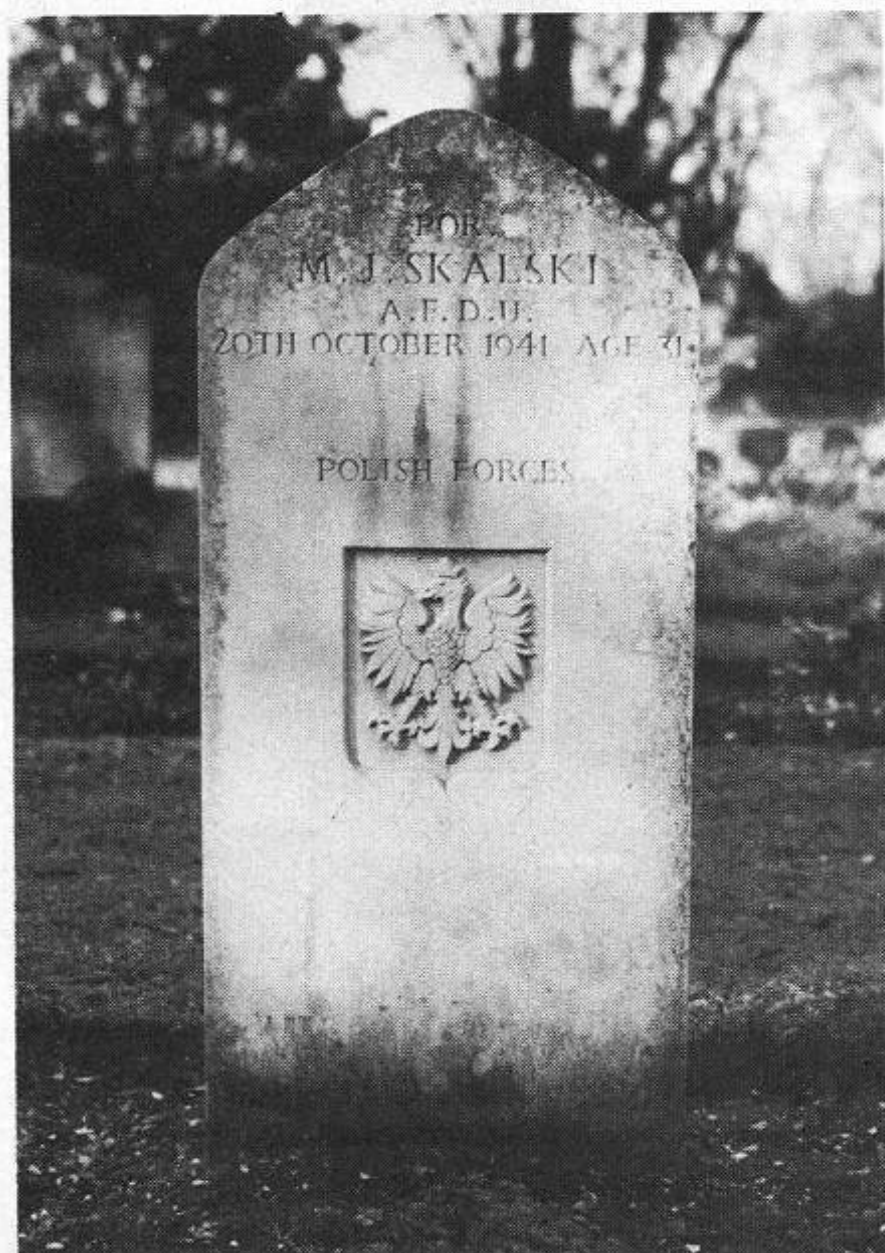
In het begin van de jaren zeventig werd de plaats waar het vliegtuig neerstortte, een drassig, braakliggend stuk land langs Green Lane, onderzocht en zelfs uitgegraven door Tony Graves en John Tickner van het Londen Air Museum. Er werd weinig gevonden, maar tijdens een bezoek aan het terrein in 1979 door mijzelf en Steve Vizard, werd het duidelijk dat de precieze plaats van het ongeluk tijdens de eerste opgraving was gemist en dat het grootste gedeelte van het vliegtuig nog begraven moest zijn. Er werd spoedig toestemming verkregen voor een nieuwe opgraving en op 24 augustus 1979 arriveerde een groep luchtvaart enthousiasten bestaande uit Steve Vizard, John Tickner en mijzelf, alsmede uit vertegenwoordigers van het belangrijkste vliegbergingsgroepen uit het zuiden. De opgraving met een JCB graafmachine begon gelijk met succes door het tevoorschijn komen van het staartwiel en een gedeelte van de romp met RAF camouflage en een gedeelte van het serienummer ES906. Vervolgens kwamen de complete staartvleugel en het kielvlak aan het licht. Dit was een bijzondere vondst omdat nog alles redelijk intact was. Er waren sporen te zien van de rood-wit-blauwe kielvlak beschildering en daaronder weer die van een hakenkruis. Op het kielvlak zat verder nog een plaat van de bouwer van de Messerschmidt, die ook zichtbaar was op een van de foto's die in de oorlog in Farnborough waren gemaakt. Verder gravend tot op een diepte van vier meter werden nog andere schatten naar boven gehaald,

De ES906 in Duxford tussen 11 en 20 oktober 1941 (Alister Raby).

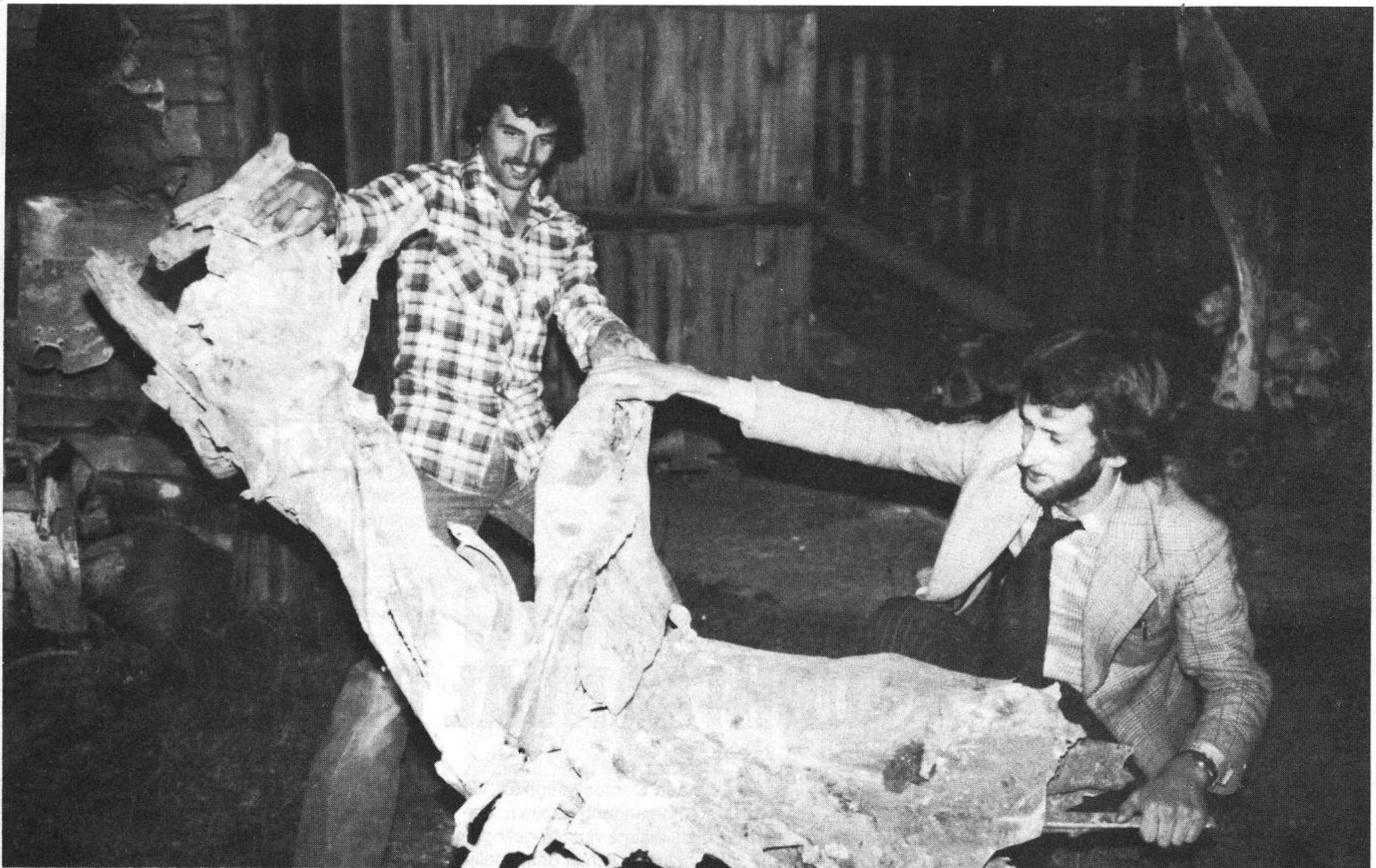
zoals een gescheurde parachute, het grote kompas, drie zuurstofflessen, beide poten van het onderstel, een luchtband, pantserplaten, de propellernaaf met drie bladen, de motor en nog vele andere zaken. Ook werden verschillende canvaszakken met loodschroot gevonden, die vermoedelijk in het toestel waren gelegd om het gewicht van de verwijderde bewapening te compenseren. Een ironische

vondst was een klein koperen plaatje van de gerepareerde radiator met het merk van de Royal Aircraft Establishment!

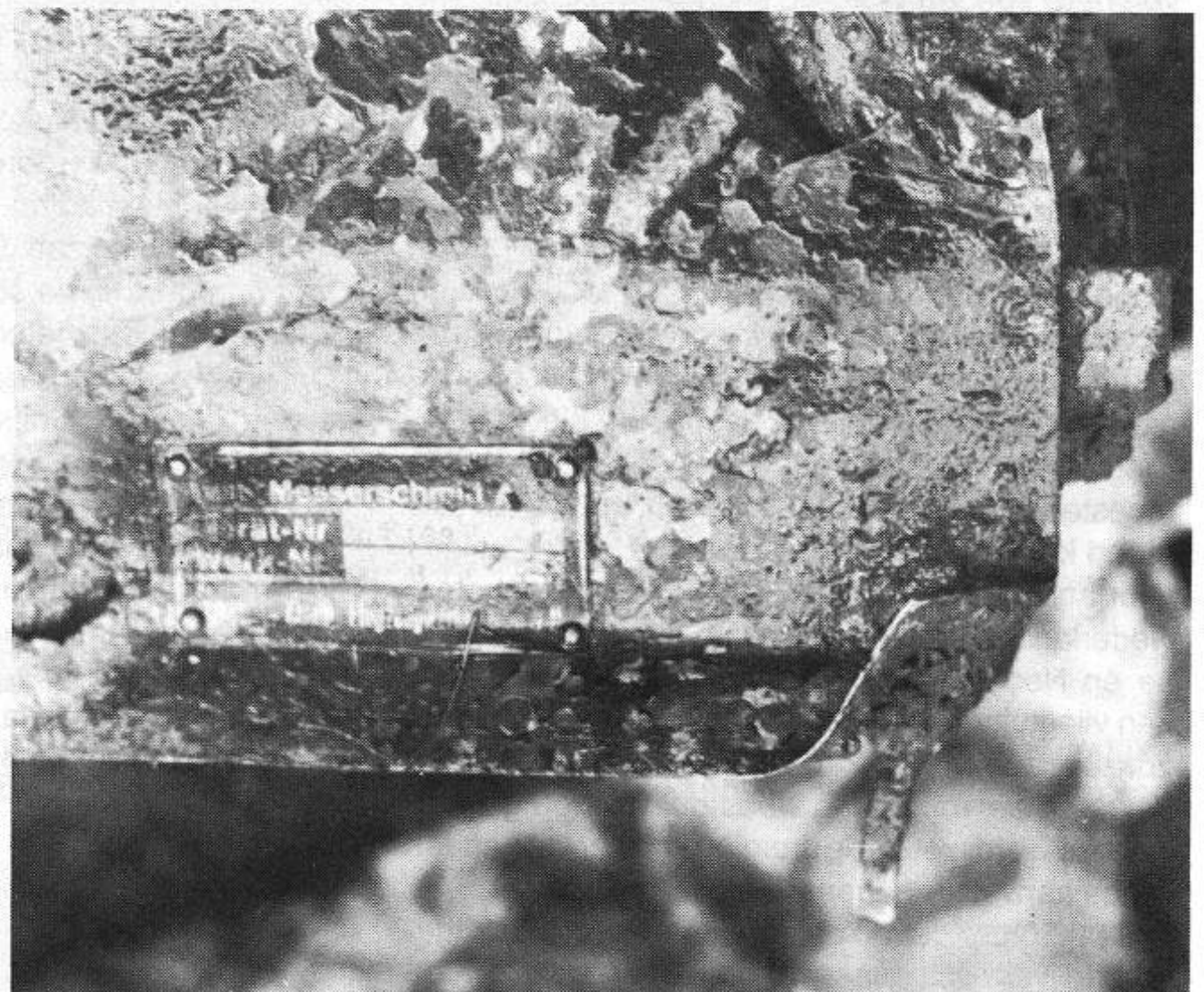
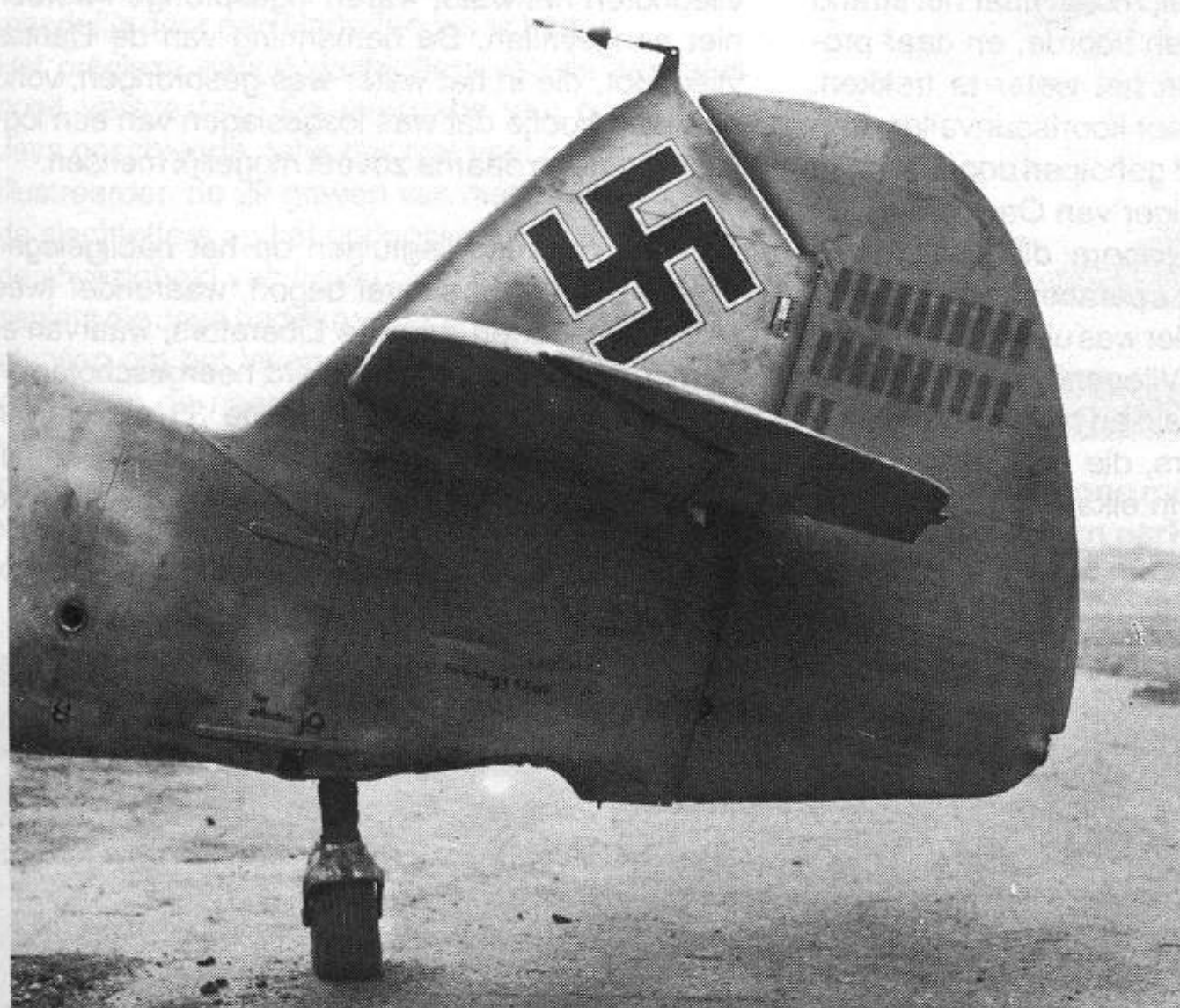
Zonder twijfel is dit een fascinerende vondst geweest, die beslist de moeite waard was, want het was niet alleen een vliegtuig van een zeer zeldzaam type, maar het had ook een unieke geschiedenis.



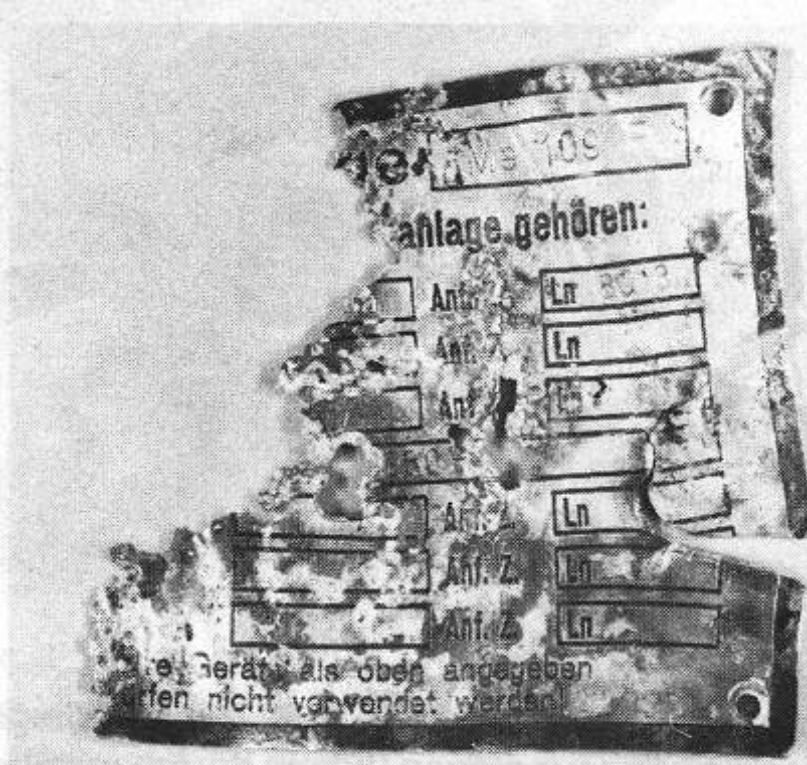
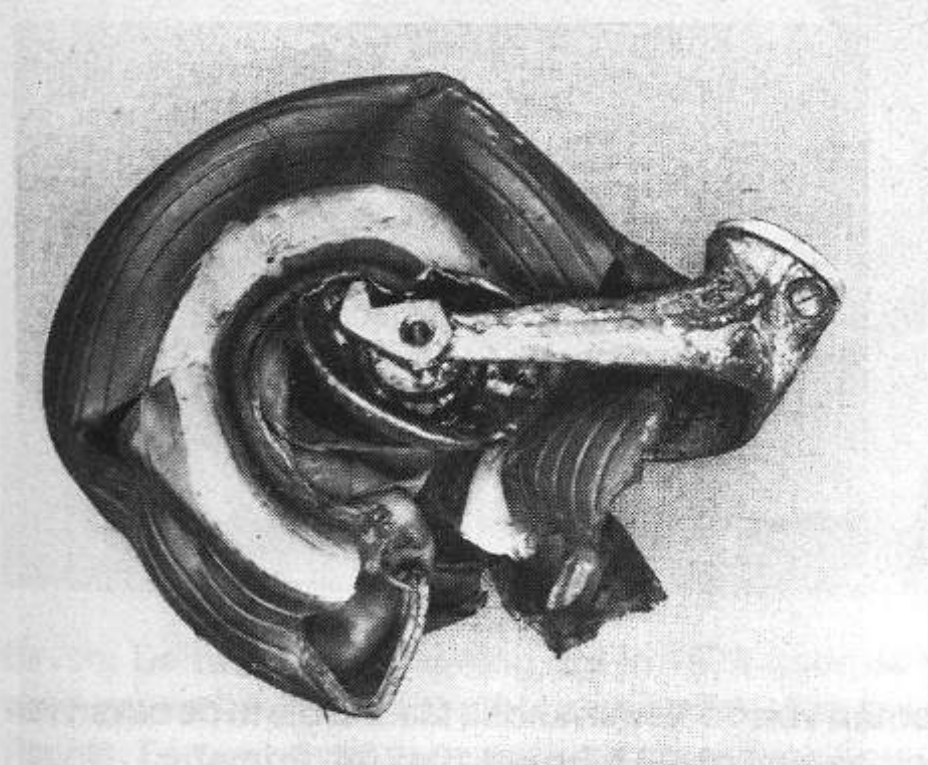
De plaats van het ongeluk in Green Lane, Fowlemere op 24 augustus 1979. Andy Saunders (links) en Steve Vizard (rechts) met een van de propellerbladen, nog aan de naaf bevestigd. Een nogal grimmig ogende Peter Cornwell, auteur van een groot deel van ons binnenkort verschijnende boek 'The Battle of Britain - Then and Now' kijkt toe (Cambridge Evening News).

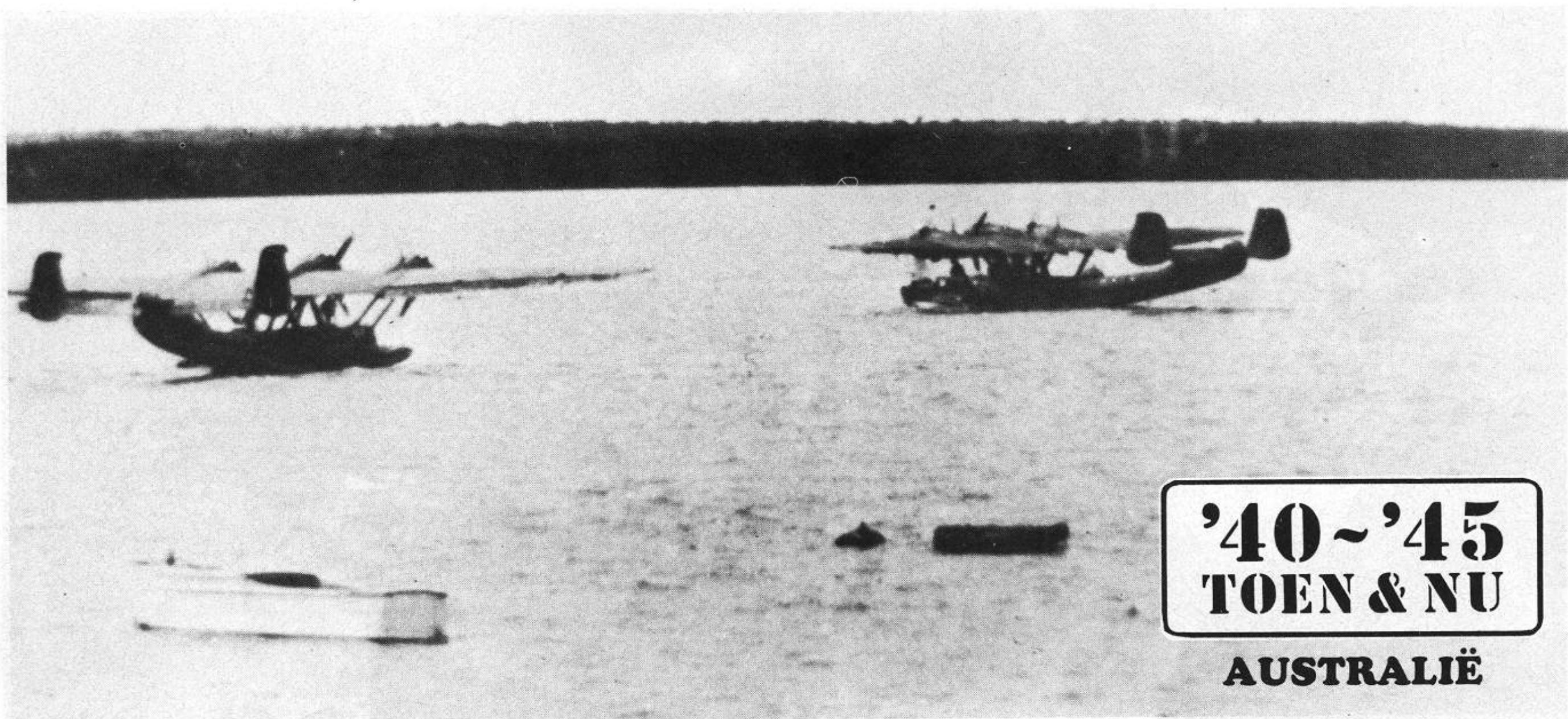


De meest waarschijnlijke verklaring voor het terugvinden van de staartvleugel (hier getoond door Steve Vizard en Andy Saunders) is dat deze in 1941 door het RAF-bergingsteam in de krater werd begraven. Normaal komen de achterste delen van een vliegtuig niet vanzelf in de grond terecht.



Boven: Het kielvlak droeg nog steeds het herkenningsplaatje van de fabrikant, zichtbaar op deze foto uit 1941, met het Werk Nummer 889 (IWM). Onder links: Het staartwiel met een Continental Whitewall band. Midden: De radioplaat met duidelijk daarop 109F. Rechts: Een unieke vondst in een Duits vliegtuig – de Britse reparatieplaat van de radiator.





**'40~'45
TOEN & NU**

AUSTRALIË

LUCHTAANVAL OP BROOME

door Stan Gadja

Op 1 maart 1942 landden de Japanners op de noordkust van Java. De Japanners, die in de lucht onbedreigd waren, behaalden een snelle overwinning op de Nederlanders en naarmate de hoop op een effectieve verdediging door de Geallieerden ineens schrompelde, werd de haven Broome aan de noordwest kust van Australië, zo'n 1300 km naar het zuiden, plotseling erg belangrijk. Voor de leden van de Geallieerde strijdkrachten, die door de lucht vervoerd konden worden, werd de vliegbootbasis in Broome het verzamel punt voor de evacuatie vanaf de zuidkust van Java. Het Japanse Opperbevel realiseerde zich al snel het belang van de basis en op 2 maart om 15.00 uur maakte een Japans verkenningsvliegtuig drie rondvluchten boven op een hoogte van ongeveer 90 voet.

Rond die tijd lagen er slechts drie vliegboten in de haven gemeerd, maar voor zonsondergang arriveerden er nog vier en gedurende de nacht kwamen er nog negen bij. De haven kon slechts drie vliegtuigen bevatten, zodat de anderen daarbuiten moesten afmeren en daardoor bij laag tij aan de grond kwamen te zitten. 's Morgens lagen er aldus voor anker verschillende Short Empire vliegboten, Nederlandse Do 24 Dorniers en Britse, Amerikaanse en Nederlandse Consolidated Catalina's, vijftien vliegtuigen in totaal. (Eén vliegtuig was kort na zonsopgang vertrokken.) De vijandelijke verkenning van de vorige dag wees duidelijk op gevaar, maar er werd niet op de dreiging van een op handen zijnde aanval gereageerd.

Om 09.20 uur deden de Japanners een laaguitgevoerde verrassingsaanval op de haven. De aanvalsmacht bestond uit negen Navy O's, waarvan er drie als bescherming boven bleven rondcirkelen terwijl de andere in lijnformatie op 500 voet aanvielen.

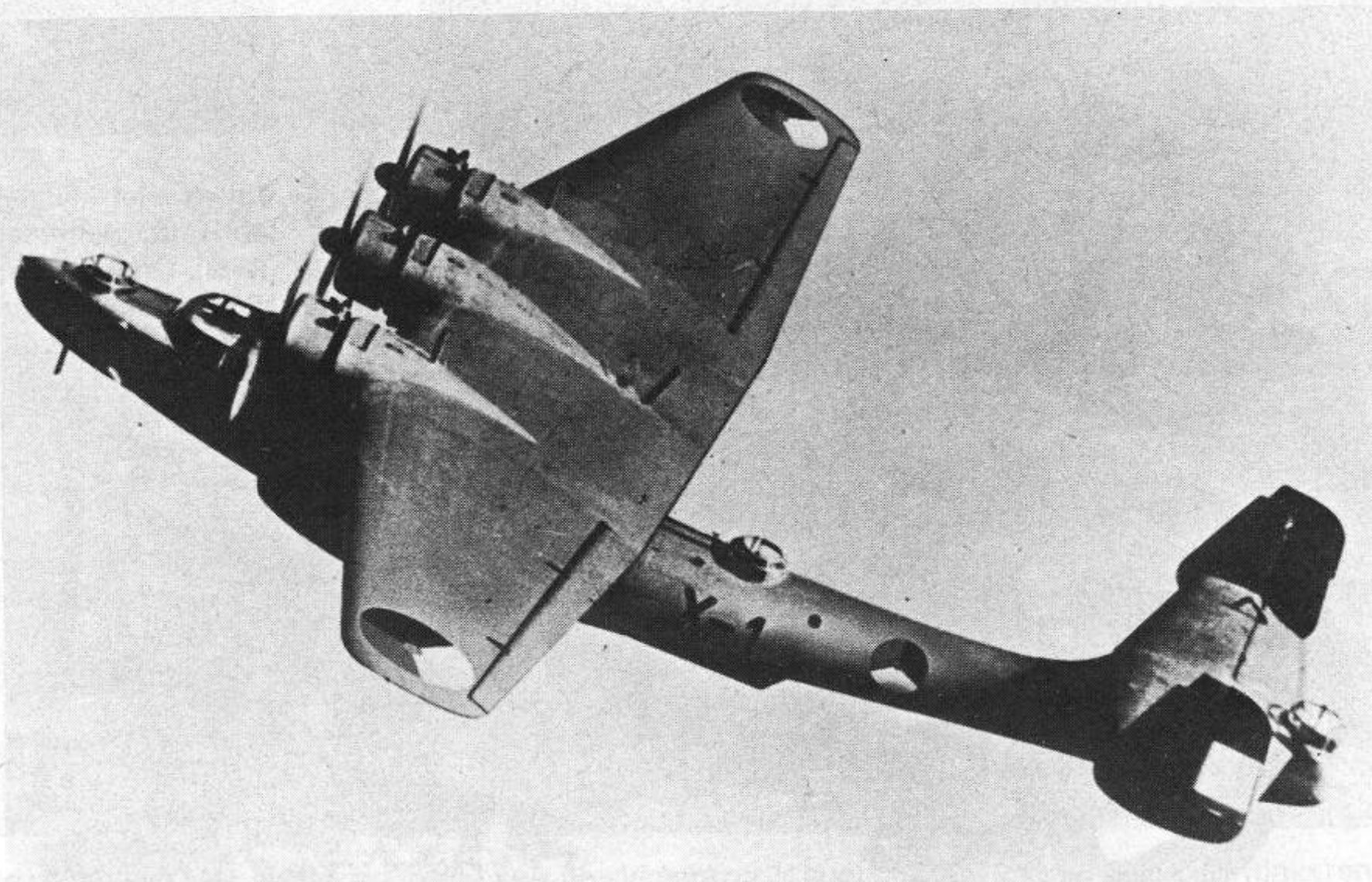
Het eerste teken van een aanval was een salvo gericht op de Empire vliegboot van de Royal Australian Air Force. De commandant, eerste luitenant Caldwell, en de co-piloot waren op dat moment aan wal, terwijl de rest van de bemanning zich in het vliegtuig bevond. Toen de ontplofende kogels het vliegtuig raakten, rende korporaal Ireland naar het ontsnappingsluik, maakte daar een rubberbootje los en sprong in zee. De andere bemanningsleden doken overboord en voegden zich bij Ireland, die erin was geslaagd het bootje op te blazen. Iedereen ontsnapte ongedeerd uit de vliegboot, die vervolgens in brand vloog. Op dat moment stonden de andere vliegboten in lichterlaaie of ze waren bezig te zinken. De RAAF-bemanning schoot overlevenden van een Nederlands vliegtuig te hulp en het bootje landde uiteindelijk met dertien man op het strand, terwijl er normaal vijf in pasten.

Toen de Zero's aanvielen was kapitein Mathieson van de brandstoflichter *Nicol Bay* net begonnen

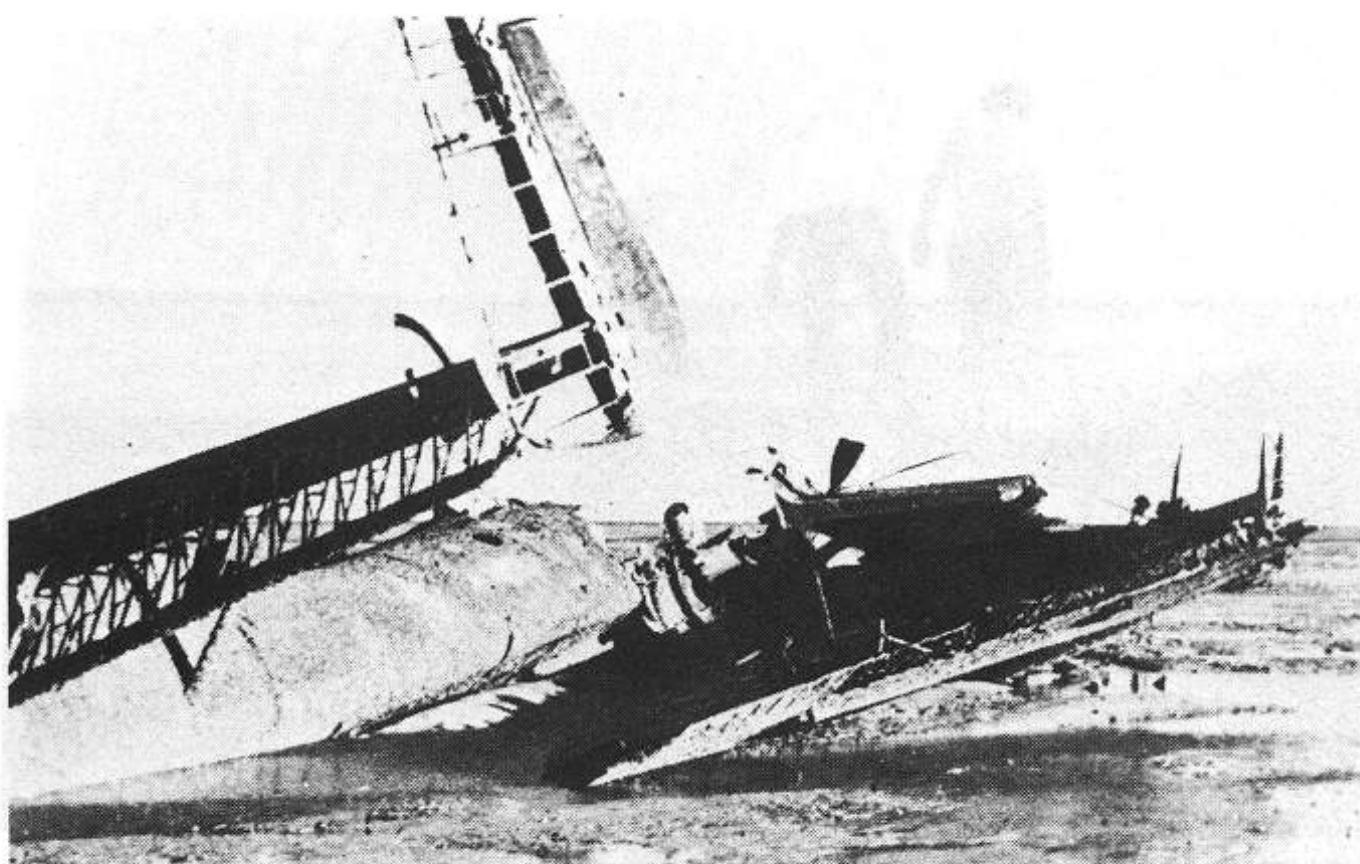
met het bijtanken van een Qantas vliegboot, de *Corinna*, waarvan de commandant, kapitein Ambrose, aan wal was om de laatste vluchtregelingen te treffen. Mathieson maakte de lichter onmiddellijk los en voer weg en, hoewel dit pas de tweede vliegboot was die werd aangevallen werd zijn schip met 180 vaten benzine aan boord niet geraakt. Zijn daarop volgende pogingen om overlevenden uit zee te redden werden niet gewaardeerd vanwege zijn gevaarlijke lading. Kapitein Brain, die de leiding had over de staf aan de wal, moest naar het strand rennen, toen hij de schoten hoorde, en daar probeerde hij een roeiboot in het water te trekken. Omdat hij was verzwakt door koortsaanvallen, lukte hem dat niet tot, hij werd geholpen door Malcolm Miller een vertegenwoordiger van Qantas en BOAC General Agents in Singapore, die toezicht had gehouden op de vliegboot-operaties vanuit Malakka en later vanuit Java. Miller was uit Java geëvacueerd met een Amerikaans Vliegend Fort, dat 's ochtends was gearriveerd. Brain en hij roeiden weg en reddden twee Nederlanders, die een jonge vrouw ondersteunden, die bijna in elkaar stortte, daarna

een man die de baby van de geredde vrouw vasthield en tenslotte een Nederlandse jongen en vier mannen die naar de kant probeerden te zwemmen. Op dit moment waren alle vliegboten aangevallen. Door een gelukkig toeval waren de 25 passagiers van de *Corinna* nog op de werf. De Japanse piloten lieten haar links liggen en ook degenen, die van de vliegboten het water waren ingesprongen werden niet aangevallen. De bemanning van de Qantas vliegboot, die in het water was gesprongen, vond een leeg bootje dat was losgeslagen van een logger en reddden daarna zoveel mogelijk mensen.

Er waren zeven vliegtuigen op het nabijgelegen vliegveld toen de aanval begon, waaronder twee Vliegende Forten en twee Liberators, waarvan er een opsteeg, onmiddellijk werd neergeschoten en brandend in zee stortte. Van de 33 man in het vliegtuig overleefde alleen een sergeant van het Amerikaanse leger de ramp en die bereikte



Dit is de X-1, een van de vijf Do24 Dornier-vliegboten van de Nederlandse Marine die in de haven van Broome verloren gingen tijdens de Japanse luchtaanval op 28 februari 1942 (M. Prime).



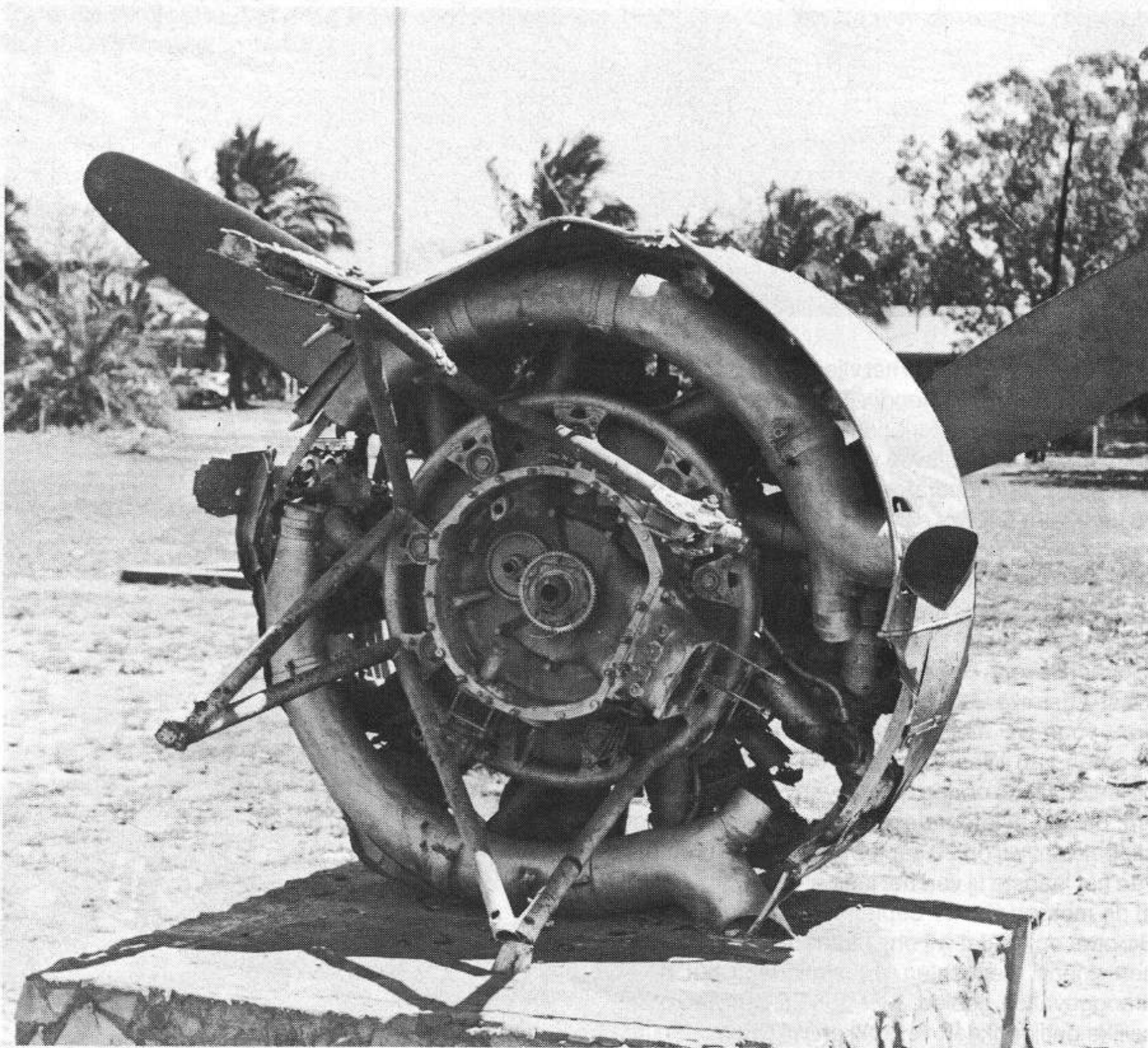
Links: Het wrak van een van de Dorniers na de aanval (M. Prime). Boven: Vermoedelijk hetzelfde wrak, tijdens mist gefotografeerd door Stan Gadja.

Broome nadat hij meer dan dertig uur in zee had gelegen. Een kameraad, de enige andere man die het ongeluk overleefde, wist de kust te bereiken maar stierf kort daarna.

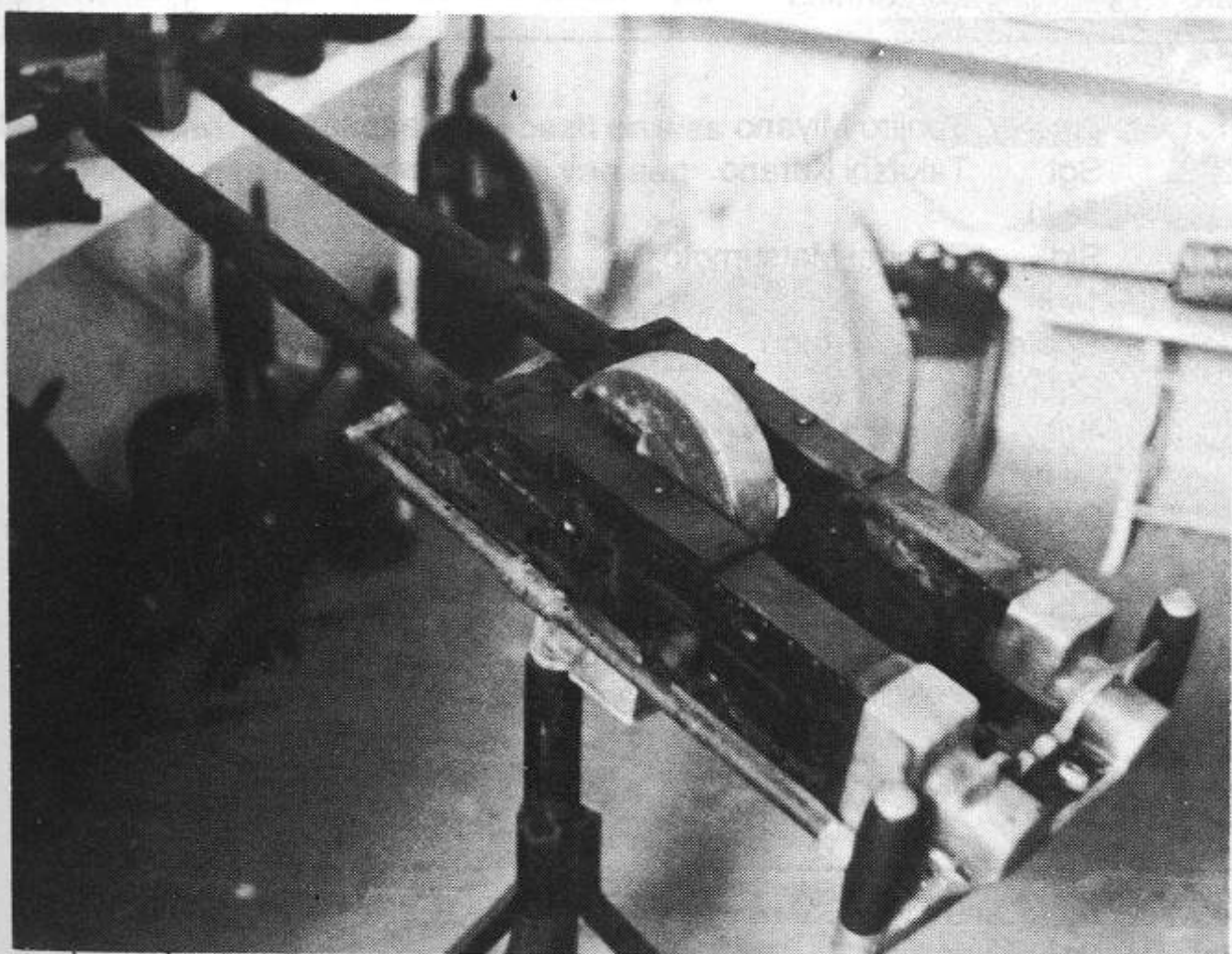
Vijftien minuten na hun eerste aanval op de haven hadden de Japanners alle vliegboten vernietigd, alle vliegtuigen op het vliegveld kapot geschoten, één vliegtuig dat net was opgestegen neergeschoten en waren ze alweer op de terugweg naar hun basis. Toen ze zo'n 100 km ten noorden van Broome waren, ontmoetten ze een Nederlandse DC-3. Piloot van dit toestel, dat o.m. diamanten vervoerde, was de bekende Nederlandse vlieger Iwan Smirnoff. De Zero's vielen onmiddellijk aan, maar de piloot slaagde erin een buiklanding op het strand te maken, waar een aantal passagiers enige dagen bleef voor ze werden gered door missionarissen van de Beagle Bay missiepost. Ook Smirnoff bleef ongedeerd.

Verschillende vliegboten schoten terug met machinegeweren en een aantal soldaten vuurde op de vliegtuigen met hun geweren. Na hun terugkeer op de basis op Timor bleken zes Japanse vliegtuigen te zijn geraakt en was er één neergeschoten, vermoedelijk door een Nederlandse schutter.

Het precieze aantal slachtoffers van de aanval is nooit vastgesteld. De evacuatie van burgers op Java geschiedde natuurlijk met veel haast en later illustreerden de 29 graven van niet-geïdentificeerde slachtoffers op het oorlogskerkhof van Broome de afwezigheid van lijsten met namen van de passagiers die Java hadden verlaten. Men schat dat 70 mensen om het leven kwamen, waaronder degenen die in de neergeschoten Liberator zaten; 23 vliegtuigen werden door de aanvallers vernield. Er gingen er vijftien verloren in de haven (twee Empire vliegboten, vijf Nederlandse Dorniers en vier Nederlandse Catalina's, en twee Britse en twee Ame-



Een Wright Cyclone motor uit een van de Nederlandse vliegboten, die rond 1974 door de plaatselijke autoriteiten in een park in Broome werd opgesteld. Het propellerblad links wijst naar de plaats van de ramp. (M. Prime).



Boven: De tweeling Browning die in 1975 door de Gebroeders Garston werd gevonden en nu wordt tentoongesteld in het plaatselijk museum. Rechts: Een van de andere motoren staat voor Kennedy's General Store.





rikaanse Catalina's); op het vliegveld werden er zes verwoest (twee Vliegende Forten, een Liberator, een RAAF, een Nederlandse Hudson en een Nederlandse DC-3) en twee vliegtuigen werden neergeschoten (een Liberator en een DC-3).

36 Jaar later besloot een aantal Australische luchtvaart hobbyisten naar Broome te gaan om te zoeken naar overblijfselen van de aanval. Dit is het verslag van hun bezoek door Stan Gadjia.

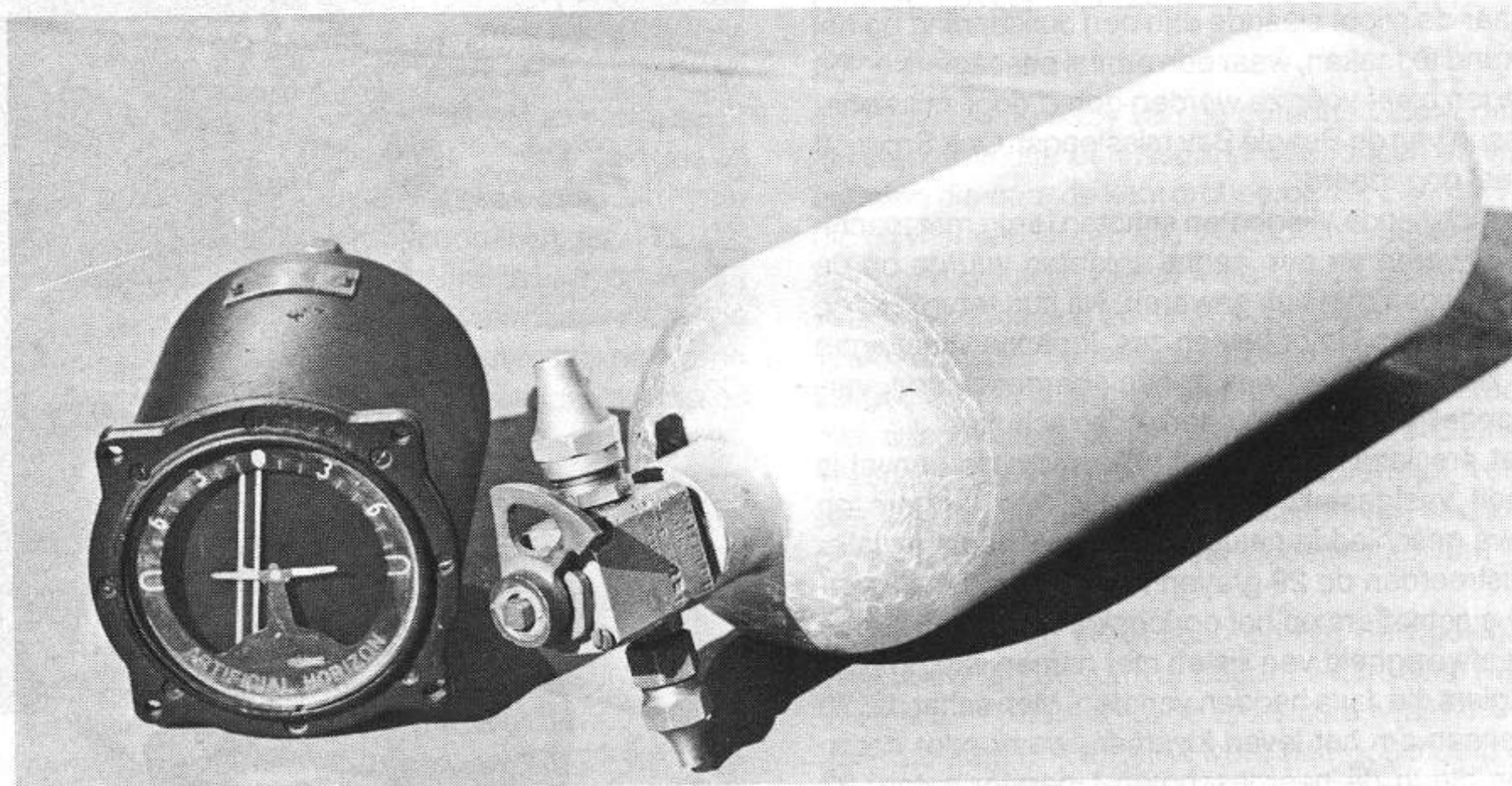
Op de avond van 15 september 1978 vertrokken Michael Savory, Robert Jury en ikzelf uit Lancelin in West-Australië voor een expeditie van 2200 km in een voertuig met vierwielaandrijving naar het noorden van West-Australië, op zoek naar overblijfselen uit de oorlog, vooral van Japanse aanvallen, om die te fotograferen. De tocht was zo uitgestippeld dat wij op 20 september konden profiteren van het laagste tij van het jaar.

In de morgen van 17 september arriveerden wij in Broome en, nadat wij ons hadden geïnstalleerd bij een vriend, bezochten wij 's middags het bij eb drooggevalen gebied. Met behulp van een plaatselijke getijdenkaart vertrokken wij twintig minuten voor laagtij van het strand en bereikten we het eerste vliegtuig juist bij laagwater. Dit vliegtuig ligt meer dan anderhalve km uit de kust en het is een onbekende Catalina. Het toestel ligt horizontaal en er zijn sporen van brand te zien. Er zit nog wat perspex in de ruiten van de cockpit en de stoelen van de piloot zitten nog op hun plaats. De cabine is tot aan de stoelen dichtgeslibd. De instrumenten zijn er al lang geleden uitgehaald maar de voorste geschutskoepel is compleet op het machinegeweer na. De rechtervleugel is helemaal verdwenen; het buitenboordgedeelte is ingegraven en hangt neer als gevolg van het vuur, terwijl de stijlen van de rechtervleugel ook zijn weggesmolten, maar nog steeds bevestigd zijn aan de romp.

Het dak van de romp achter de cockpit is verdwenen, maar nader onderzoek wees uit dat zich binnenin nog allerlei uitrusting in de modder bevond. De vleugel ligt nu langs het middengedeelte van de romp met de linkermotor nog in zijn oorspronkelijke positie. De rechter ligt dichtbij met zijn propeller naar beneden. Het staartgedeelte is helemaal losgeraakt en bevindt zich een paar meter achter het wrak. Tijdens onze eerste wandeling was dit het enige toestel dat we konden bereiken, hoewel we verderop nog zeven andere wrakken in het water zagen liggen.

In de volgende drie dagen maakten we drie andere tochten naar de vliegtuigwrakken en bij het laagste tij van het jaar, op de 20ste, bereikten we nog vijf andere wrakken. Eén daarvan was een opherken-

Een van de acht verwoeste Catalina's waaruit Stan Gadjia een kunstmatige horizon en een zuurstoffles haalde die weer hersteld konden worden.



Japanse vliegtuigen die deelnamen aan de raid op Broome

Type	Formatie nr. Sqdn nr.	Vlgt nr.	Rang	Namen Bemanning	Schade
Zero jagers A6M2 (Navy O)	1	1	Lnt	Zenjiro Miyano	6 kogelgaten
		2*	Sgt	Takashi Kurano	2 idem
		3*	Sld	Zempei Matsumoto	geen
	2	1**	Hoofd	Osamu Kudo	vermist, overlijden bevestigd
		2	Sgt	Masaki Okazaki	2 kogelgaten licht gewond
		3	Sgt	Susumu Matsumoto	3 kogelgaten
	3	1	Sgt	Juzo Okamoto	2 idem
		2	Sgt	Yoshio Hashiguchi	1 idem
		3	Sld	Yasuo Matsumoto	Geland in zee. Gered nadat het vliegtuig zonk

Daarnaast een verkenningsvliegtuig – Land Type C5M2 – met als piloot Sgt 1e kl Akira Hayashi en als waarnemer Sld 1e kl Shinobu Nagasawa

* Ontdekte de DC-3; viel deze aan en veroorzaakte de noodlanding op het strand

** Schoot 2 PBY's en 1 B-24 neer.



bare hoop, die bijna geheel was bedekt met modder. De andere bleken één Catalina en drie driemotorige Dornier vliegboten te zijn. Een van deze Dorniers is nog goed herkenbaar. De romp is intact, uitgezonderd brandschade in het midden. De draaimechanismen van de geschutskoepels zitten voor en achter nog op hun plaats. Sommige toegangsluiken scharnieren nog erg gemakkelijk ondanks het feit dat alles dik is begroeid. De hele vleugel met de motoren liggen enkele meters verderop. Deze ochtend was het verschil tussen eb en vloed 10,5 m en het was de enige maal dat het wrak te voet kon worden bereikt, maar zelfs nu moesten we over enkele snelstromende geulen heen en wij konden slechts tien minuten bij het wrak blijven vanwege het snel opkomende water.

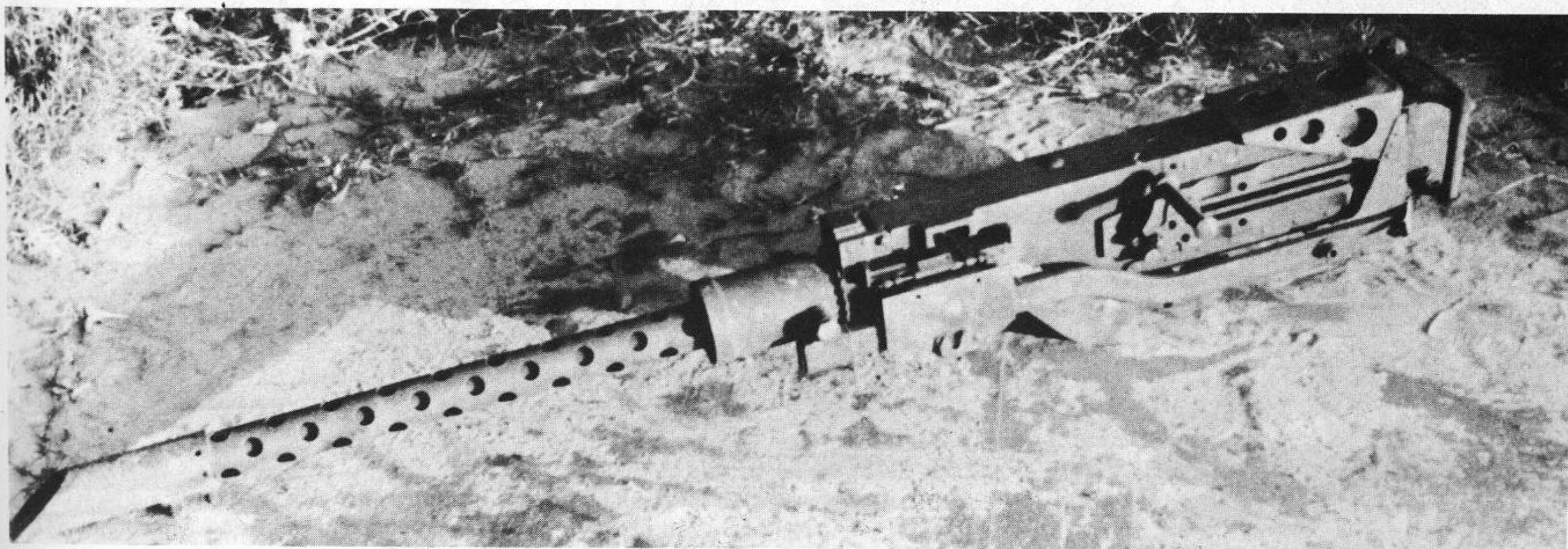
We hadden die dag een beetje pech, doordat er uit zee een dichte mist kwam opzetten die fotograferen bijna onmogelijk maakte. Toen de grootste getijverschillen voorbij waren had ik de meeste van de zichtbare wrakken kunnen fotograferen en had ik, in de eerste Catalina, een radio, een brandblusser en de kunstmatige horizon kunnen vinden. De radio viel helemaal uit elkaar, maar de andere twee dingen zijn weer in zeer goede staat hersteld, wat zeer verwonderlijk is gezien de 36 jaar dat ze in zee hebben gelegen.

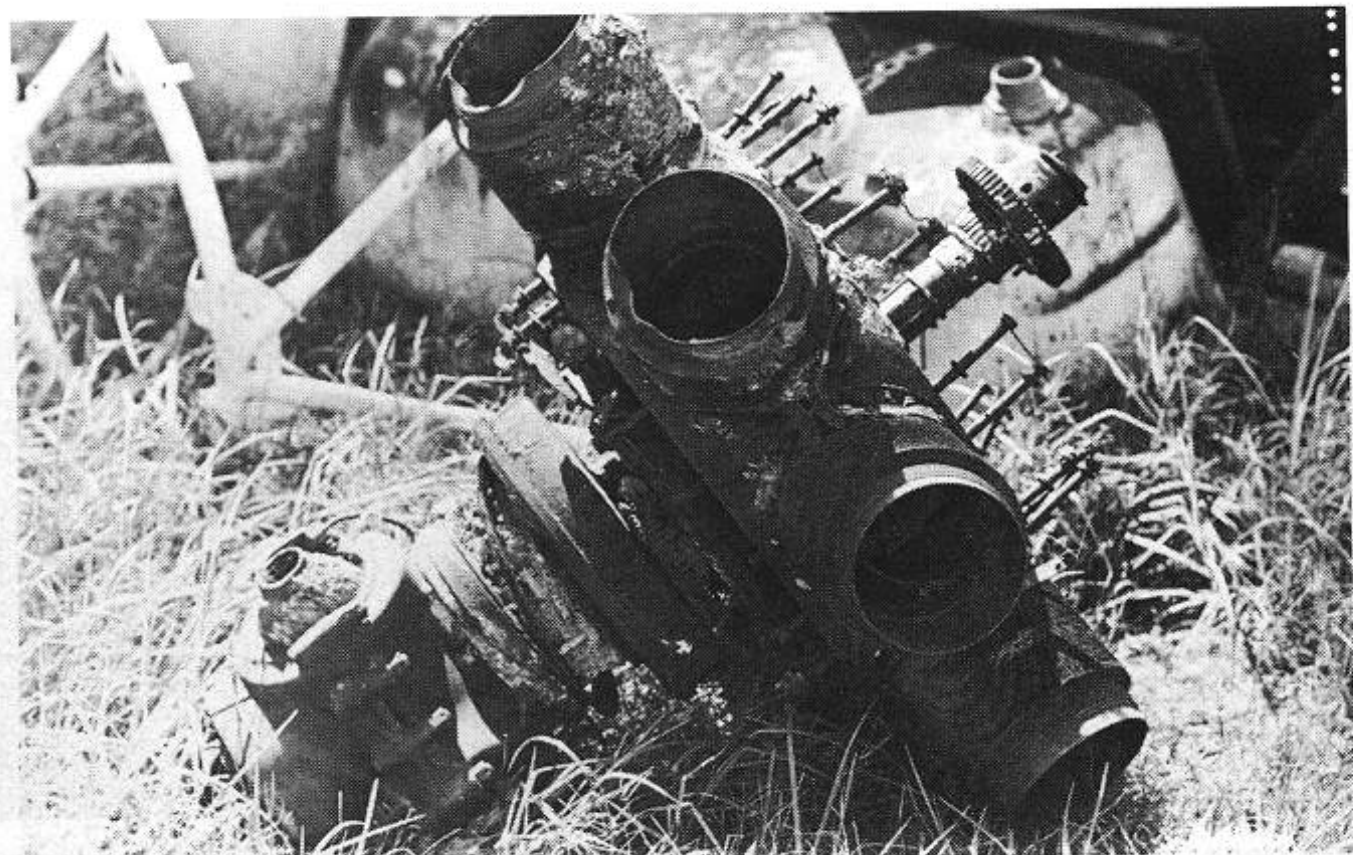
Op het land vonden we in het struikgewas bij het vliegveld een groot gedeelte van het staartstuk van een Hudson waarop aan de rechterkant het kenteken nog zichtbaar was. Enig onderzoek wees uit dat er maar een Hudson in die tijd in Broome was verongelukt, zodat deze overblijfselen afkomstig moeten zijn van de A16-19 van de RAF, die door de Japanners op Broome was vernietigd. Verder zoeken bracht het onderstel van een B-17 aan het licht dat van een van de Vliegende Forten moet zijn geweest.

Na speurtochten in de omgeving kwamen wij een vrijwel ongeschonden .50 Browning machinegeweer op het spoor dat in particuliere handen was en

Deze .50 Browning is nu in privébezit en was vermoedelijk een bakboordwapen van een B-17.

Boven: Het vliegveld Broome in 1978. Een Bristol vrachttoestel van de Royal New Zealand Air Force op de plaats waar eens Geallieerde vliegtuigen brandden. Onder: Dit was de aanblik na de verrassingsaanval in 1942.





onlangs in de bossen bij Broome was gevonden. Voorts ook twee andere .50's in het Christian Brother's College, die waren ontkend door inheemse kinderen en die uiteindelijk in het schoolmuseum terecht zullen komen.

Gedeelte van het landingsgestel van een van de B-17's gevonden in de buurt van de landingsstrip. De motor is nu in Perth in het hoofdkwartier van de Western Australian Aviation Historical Group.



Boven: De Hudson A16-119, die werd gevonden in de bossen bij het vliegveld. Onder: Foto gemaakt in 1942. Tegenwoordig is er bijna niets meer over van deze 'Diamanten'-DC-3, die een noodlanding maakte bij Carnot Bay, 110 km ten noorden van Broome. De piloot van dit vliegtuig was de Nederlandse vlieger Iwan Smirnoff, bekend van de Pelikaanvlucht in 1933. Smirnoff overleed in 1956.

Het Broome District Museum, dat is gehuisvest in een oude gevangenis, heeft twee .303 Brownings in zijn verzameling, die afkomstig zijn van een van de vliegbootwrakken in de haven. Deze machinegeweren zijn in hun oorspronkelijke toestand hersteld en in zeer goede staat. Andere overblijfselen van de aanval in Broome zijn twee motoren die uit een Dornier zijn gehaald; een staat buiten Kennedy's General Store en de andere is als monument opgesteld in het stadspark. Een propeller daarvan wijst naar de plaats van de aanval in de baai. Beide motoren zitten vol kogelgaten. Een motor van een B-17 die in de buurt van de

landingsbaan is gevonden, is naar Perth gestuurd en bevindt zich nu in het hoofdkwartier van de Western Australian Aviation Historical Group. Wij stelden vast dat ons bezoek een succes was geweest en constateerden dat het betrekkelijk grote aantal overblijfselen die nog her en der verspreid liggen, een gevolg moet zijn van de geïsoleerde ligging van Broome. De enige toegangsweg uit het zuiden is over meer dan 500 km niet verhard en vaak onbegaanbaar door de regen. Als de weg in de toekomst helemaal verhard zal zijn, zullen vele belangrijke resten van deze historische aanval verdwijnen.

Geallieerde Vliegtuigen die verloren gingen bij de Raid op Broome		
Type	Registratienr.	Toebeho-rend aan
B-17E Vliegend fort	41-2448	USAAF
B-17E Vliegend fort	41-2454	USAAF
B-24 Liberator		USAAF
B-24 Liberator		USAAF
Hudson	A16-119	RAAF
Lodestar	LT9-18	KNIL
DC-3	PK-ALO	KNILM
DC-3	PK-AFV	KNILM
VLIEGBOTEN		
Short Empire	A18-10	RAAF
Short Empire	G-AEUC	Qantas
PBY Catalina	Y-59	Kon. Marine
PBY Catalina	Y-60	Kon. Marine
PBY Catalina	Y-67	Kon. Marine
PBY Catalina	Y-70	Kon. Marine
PBY Catalina		US Navy
PBY Catalina		US Navy
PBY Catalina		RAF
PBY Catalina		RAF
Dornier Do 24	X-1	Kon. Marine
Dornier Do 24	X-3	Kon. Marine
Dornier Do 24	X-20	Kon. Marine
Dornier Do 24	X-23	Kon. Marine
Dornier Do 24	X-28	Kon. Marine

KNIL = Kon. Ned. Ind. Leger;
KNILM = Kon. Ned. Ind. Luchtvaartmij.



'40~'45
TOEN & NU

DUITSLAND



DE ONDERGANG VAN DE PRINZ EUGEN

Op 22 augustus 1938 liet Magda von Horthy, de vrouw van de Hongaarse Rijksbestuurder, in aanwezigheid van Adolf Hitler, de *Prinz Eugen* te water. Dit schip, de derde zware kruiser van zijn klasse, was gebouwd op de Gaarden werf in Kiel door Krupp Germania. Tijdens de eerste oorlogsvaart stond het schip onder commando van kapitein Hellmuth Brinkman. Tijdens deze tocht werd samen met de *Bismarck* op 24 mei 1941 in de buurt van Groenland het grootste oorlogsschip ter wereld de Engelse slagkruiser *Hood*, tot zinken gebracht. Van 29 mei tot 12 februari 1942 lag de *Prinz Eugen* in Brest in reparatie, omdat de drie scheepsmotoren problemen hadden gegeven sinds de *Bismarck* was gezonken. Gedurende deze periode gooide de RAF 1200 ton bommen om te voorkomen dat het schip weer de zee op zou gaan. In de vroege morgen van 2 juli 1941 werd het aan bakboord geraakt door een pantserdoordringende bom waarbij 47 bemanningsleden werden gedood. In de avond

van de 11e februari 1942 slaagde de *Prinz Eugen* verrassenderwijs erin het kanaal uit te varen om de volgende dag de betrekkelijke veiligheid van de Elbe in Noord-Duitsland te bereiken.

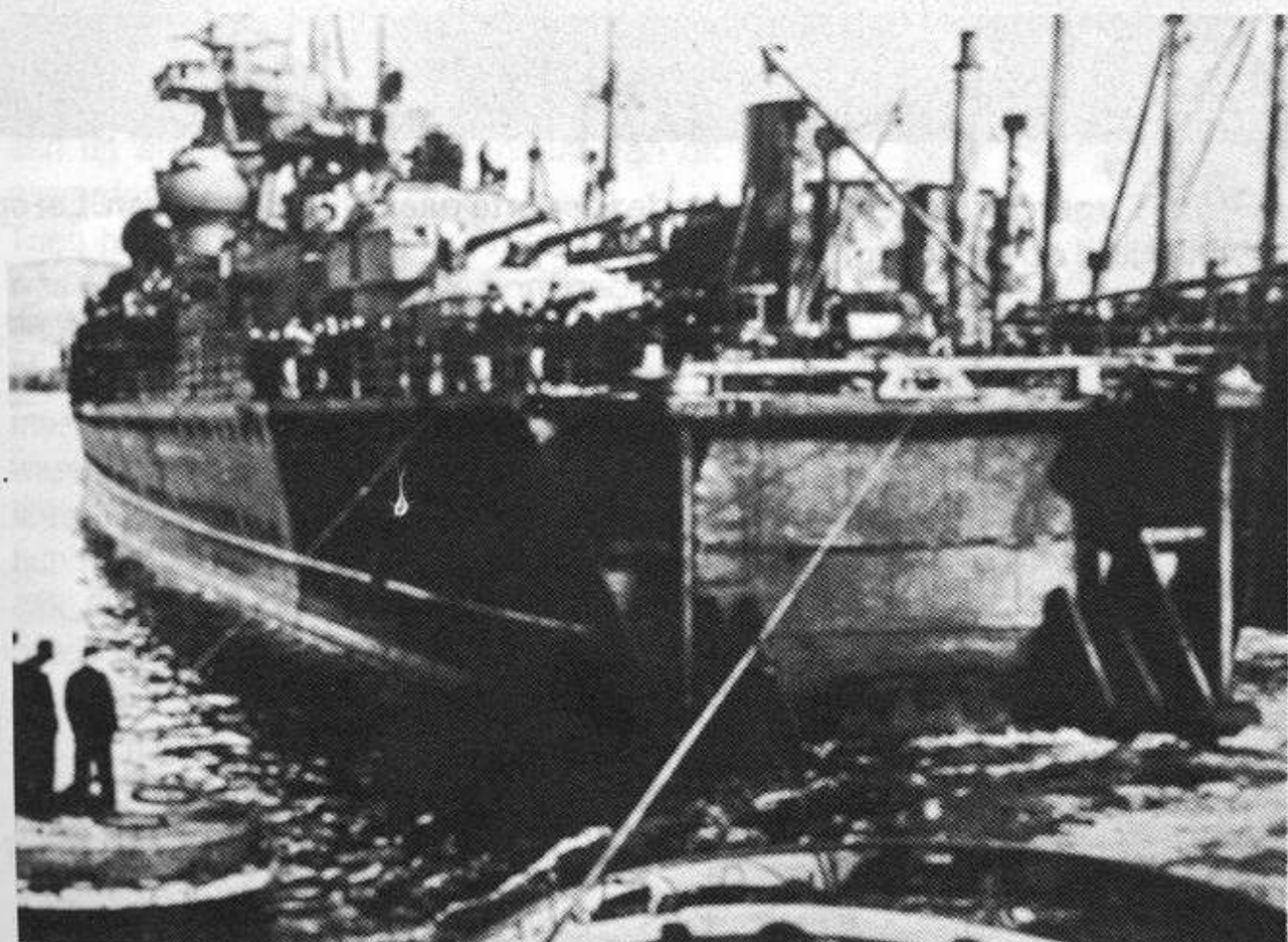
Zeven dagen na de tocht door het Kanaal kreeg de *Prinz Eugen* het bevel naar Noorwegen te vertrekken als vlaggeschip van het Duitse eskader dat Britse convooien op weg naar Noord-Rusland moest aanvallen. Drie dagen later, op 23 februari, werd de *Prinz Eugen* geraakt door een torpedo van HMS *Trident*. De onderzeeboot had onder water voor de Trondheim fjord liggen wachten en, om 07.04 uur, raakte een torpedo de achtersteven van de *Prinz Eugen*, daarbij grote schade veroorzakend. 50 man vonden de dood onder wie vele leden van de Wehrmacht en van de Organisation Todt die op de kruiser werden vervoerd. Het duurde enkele weken voordat het schip zover was opgekalafaterd

door Harold Fowler

dat het kon terugkeren naar Kiel. Er moest ongeveer 13 m van de achtersteven worden afgehaald en een provisorisch roer worden geïnstalleerd dat elektrisch kon worden bediend of met de hand met een kaapstander. Het schip vertrok op 17 mei en wist, ondanks een aanval van een Brits vliegtuig, veilig Duitsland te bereiken.

Het herstel van de achtersteven kostte vele maanden en pas in het begin van 1943 werd er weer een poging gedaan met het schip uit te varen. Twee pogingen om de Baltische Zee uit te komen, op 11 en 23 januari, mislukten wegens de Britse overmacht in de lucht en drie dagen na de laatste poging besloot Hitler, teleurgesteld over zijn marine, alle slagschepen van de Kriegsmarine buiten dienst te stellen. Hoewel Groot-Admiraal Dönitz er later in

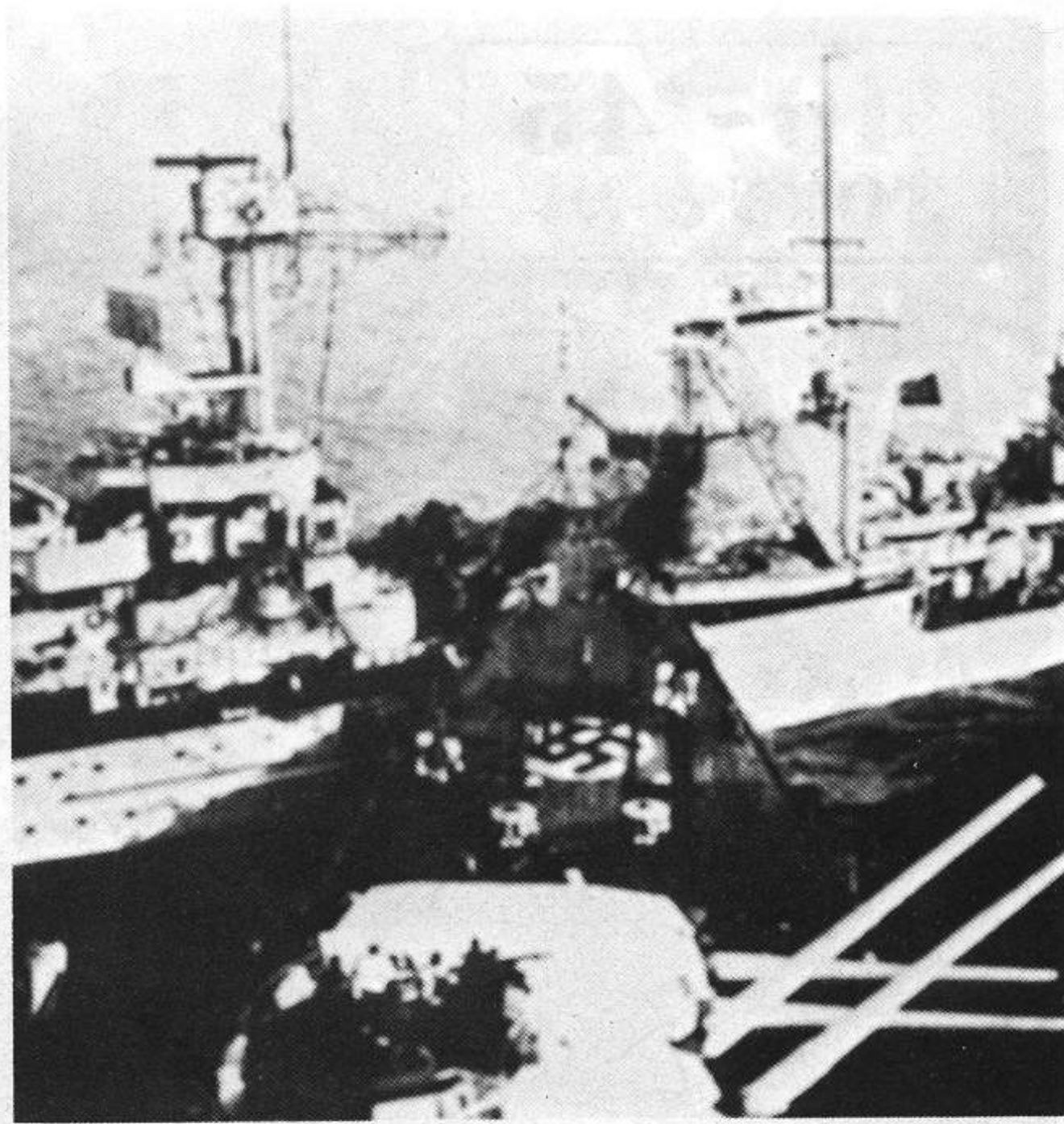
Geheel boven: Magda Horthy doopt de Prinz Eugen op 22 augustus 1938 in Kiel



Op 23 februari 1942 plaatste de Britse onderzeeër Trident een treffer op de achtersteven. Links: De Prinz Eugen werd in Trondheim opgelapt,



voor de terugkeer naar Duitsland (rechts).



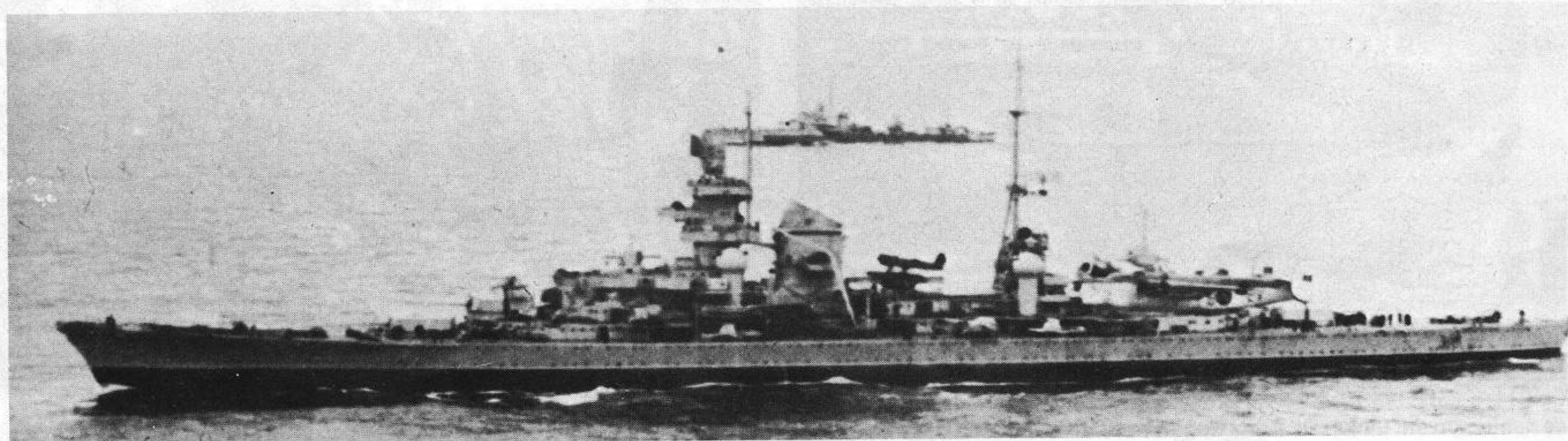
slaagde het bevel ongedaan te maken, werd de *Prinz Eugen* de volgende zestien maanden als opleidingsschip gebruikt. In augustus 1944 kreeg het schip, in verband met de verslechterde situatie aan het Russische front, de opdracht als drijvende artillerie batterij voor de linker flank van de Duitse troepen te fungeren. Afgemeerd in de Baai van Riga moest het Russische stellingen beschieten, waarvoor eerst verkenningen werden uitgevoerd door het aan boord gestationeerde Arado AR 196 vliegtuig. De eerste ondersteuningsoperatie was zo succesvol dat de Duitse Generale Staf besloot een 'Gevechtsgroep Thiele' te vormen, bestaande uit een aantal schepen onder vice-admiraal Thiele, de commandant van het oefenflottielje van de Kriegsmarine. Dit besluit is ooit beschreven als 'een van de meest vruchteloze operaties uit de hele oorlog, die typerend is voor de waanzin om tot elke prijs in de rug van de vijand, stellingen te willen behouden die verder geen enkele waarde hadden en noch de opmars van de vijand tot staan brachten noch vijandelijke troepen konden vasthouden.' Hoewel ze binnen het bereik van de Russische troepen lagen, wisten de schepen veel aanvallen met bommen en granaten te weerstaan tot de nacht van 15 oktober, toen de *Prinz Eugen* een ander Duits vaartuig, de lichte kruiser *Leipzig*, ramde. De *Leipzig* was verduisterd en lag op dat moment stil. Door het slechte zicht had de *Prinz Eugen* het aan bakboord geramd. Het kostte bijna een dag om de schepen uit elkaar te halen en de *Prinz Eugen* ging naar Gotenhaven bij Dantzig in Oost-Pruisen. De schade werd ongelooflijk snel in twee weken gerepareerd en het schip vertrok weer op 13 november.

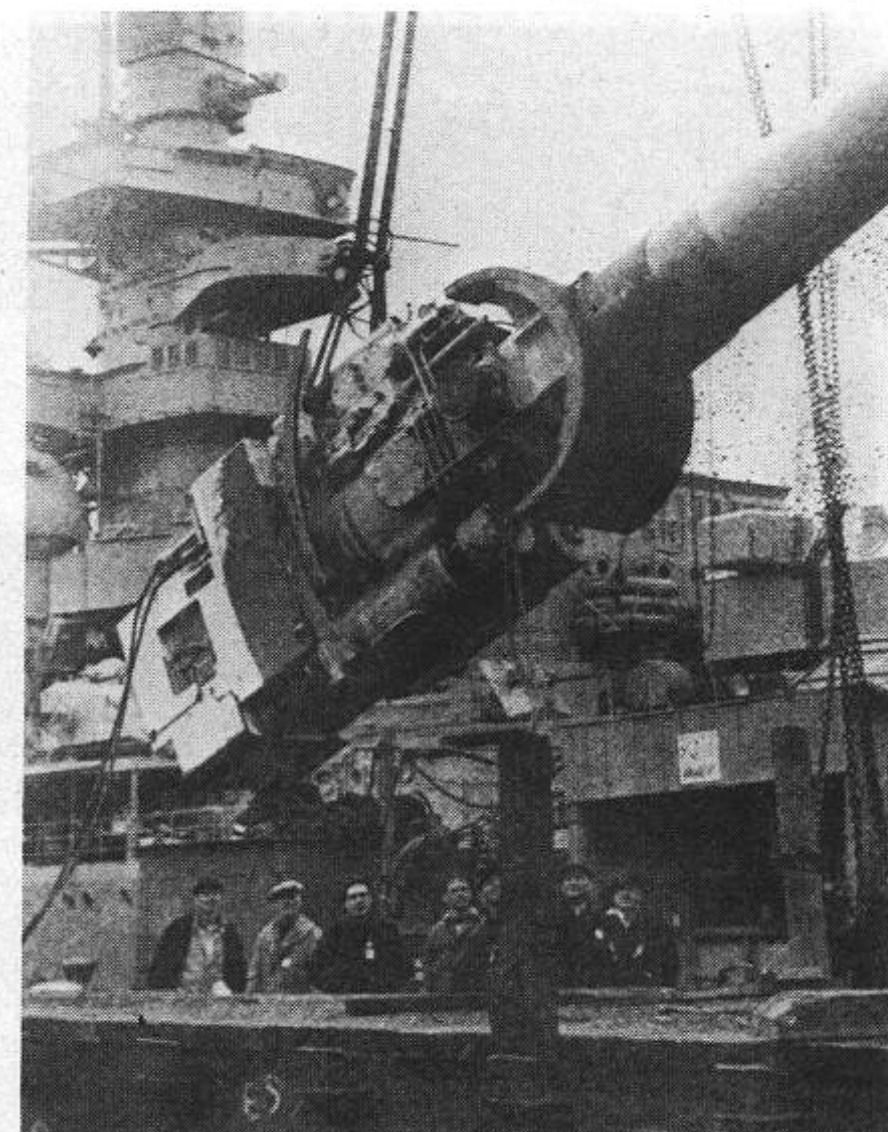
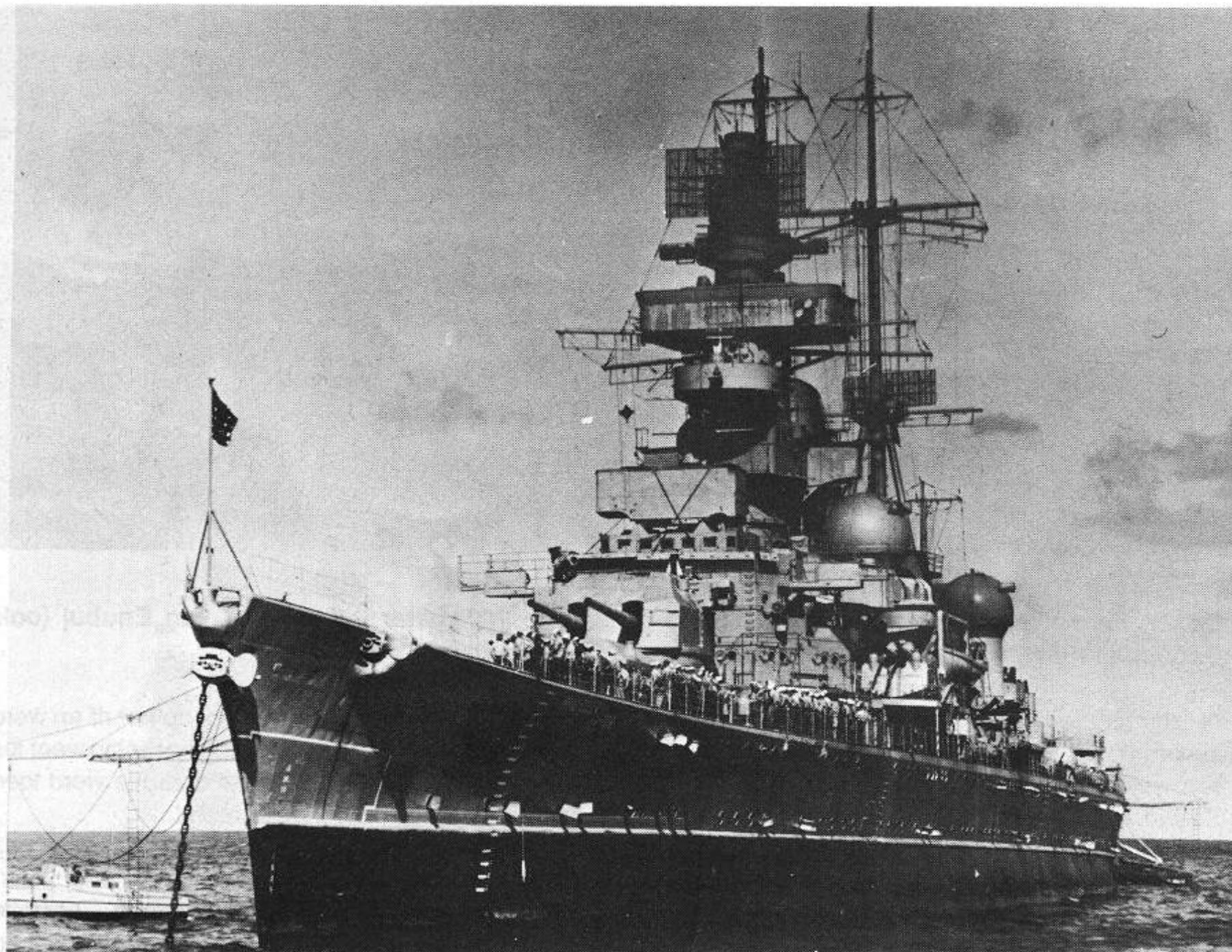
Hoewel het weinig kon doen om de onstuitbare Russische opmars tegen te houden, hielp het schip

Schade aan de boeg ontstond in de nacht van 15 oktober 1944 in de Golf van Danzig, toen de *Prinz Eugen* de 6.000 ton metende kruiser *Leipzig* ramde. Hoewel de boeg snel werd gerepareerd, was de breuk nog zichtbaar op de foto (onder) die begin 1945 werd genomen.



Vier maanden later gaf de *Prinz Eugen* zich over en voer onder escorte naar Wilhelmshaven. Let op de B-24 van RAF Coastal Command op de voorgrond.





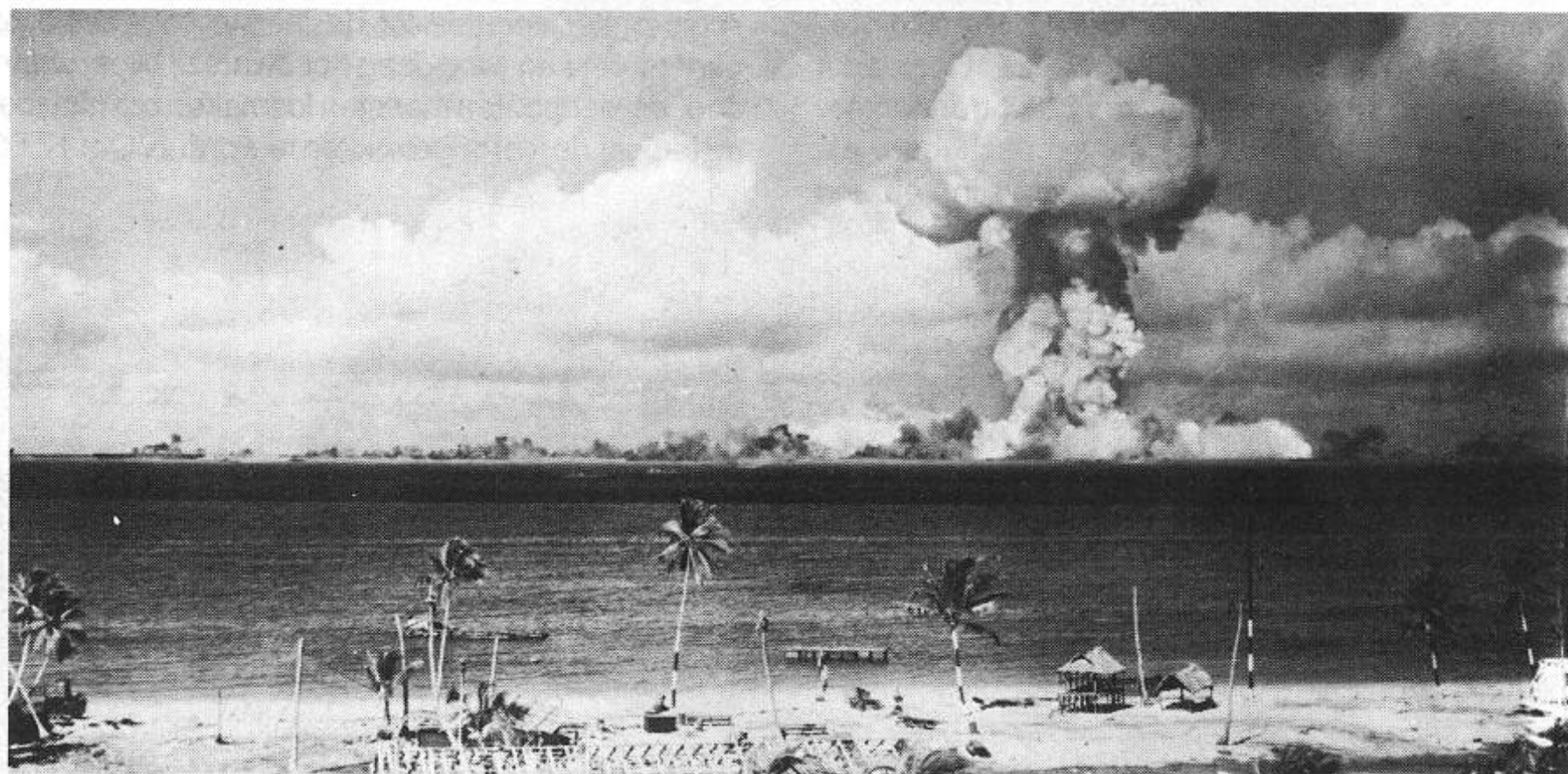
De IX-300 op zee tijdens de 'Operatie Crossroads', de atoombomproeven op Bikini. Let op het ontbreken van de lager geplaatste tweeling geschutstoren op het voordek die (boven) in Philadelphia werd verwijderd.

wekenlang bij de evacuatie van terugtrekkende troepen en vluchtelingen uit het gebied rond Königsberg onder constante aanvallen van Russische vliegtuigen en artillerievuur.

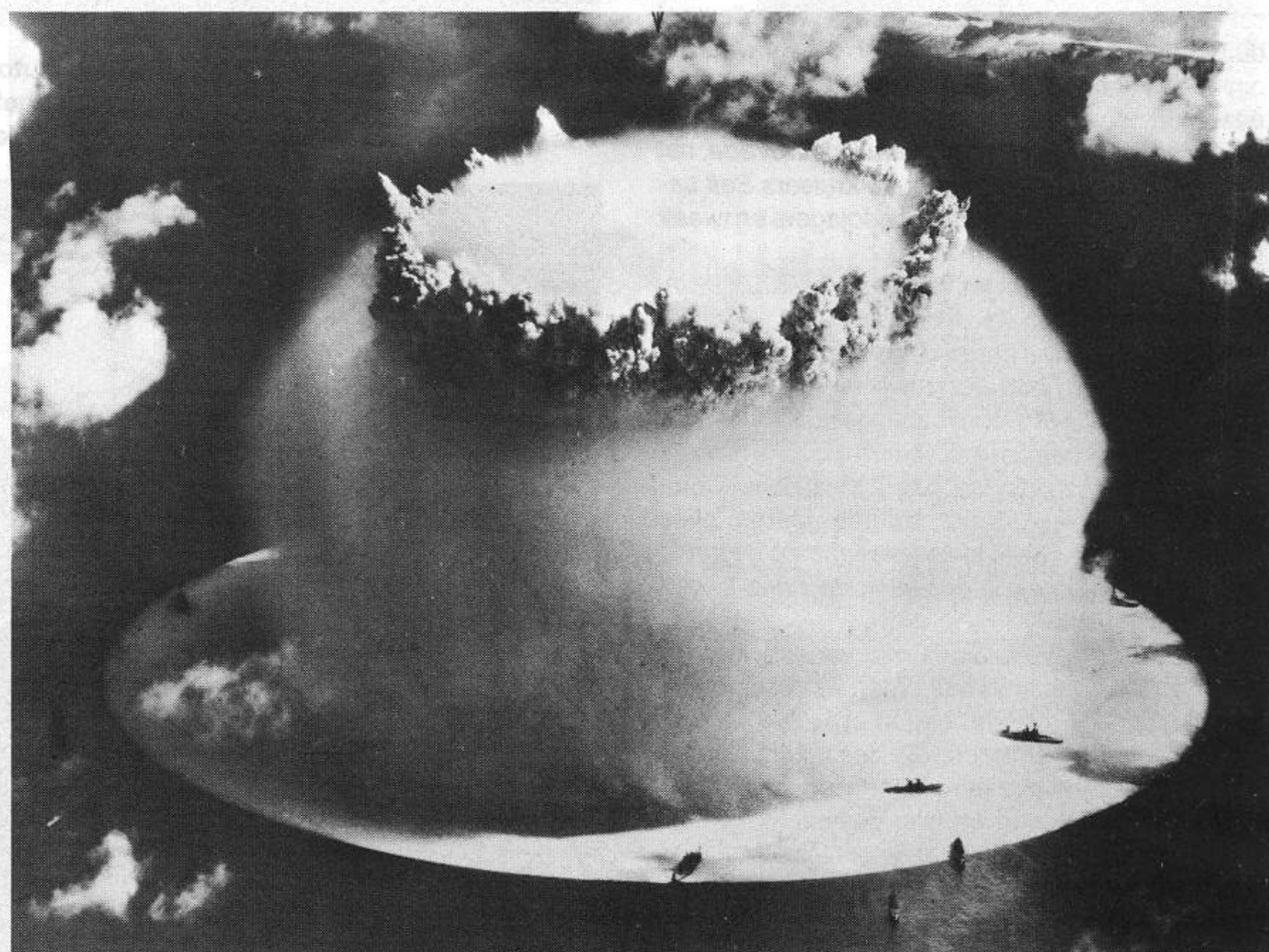
Op 10 april 1945 was de oorlog bijna voorbij en de *Prinz Eugen* vertrok naar Kopenhagen, waar de oorlogsbodem op 20 april aankwam. Daar gaf het schip zich de volgende maand over aan de Geallieerden. Op 26 mei werd de *Prinz Eugen*, samen met het enige andere zeewaardige Duitse oorlogsschip, de *Nürnberg*, onder Britse escorte naar Wilhelmshaven gebracht.

Toen de geallieerde Naval Control Commission bijeen kwam om over het lot van het schip te beslissen, konden de Britse, Amerikaanse en Russische officieren het niet eens worden aan welk land de *Prinz Eugen* zou worden afgestaan. De Amerikaanse afgevaardigde, kapitein ter zee A. H. Graubart, vertelde later wat er was gebeurd: 'De Britse officier hamerde erop dat Engeland het meeste recht op het schip had omdat de kruiser aanwezig was geweest bij het tot zinken brengen van de *Hood* en ook had deelgenomen aan de uitbraak uit het Kanaal. De Rus zei dat het schip zijn land veel meer mensenlevens had gekost. Ik vroeg hen beiden of ze het schip in handen zouden hebben gekregen zonder de materiële hulp van de VS. De *Prinz Eugen* moest natuurlijk naar Amerika! We verdeelden daarom de schepen in drie kavel: een groep torpedojagers, vervolgens de *Nürnberg* met een of twee torpedojagers en als derde de *Prinz Eugen*. Ik schreef de namen ervan op een papiertje, vouwde die op en stopte ze in mijn pet. Mijn Britse en Russische Collega's haalden er elk één uit en zo ben ik commandant van dit schip geworden!

Toen het schip eenmaal in Amerikaanse handen was werd het later uitgekozen om gebruikt te worden bij de atoomproeven op het atol Bikini in de Marshall Eilanden. De Verenigde Staten wilden meer weten over de nucleaire effecten van atoomwapens en het atol Bikini werd als testgebied uitgekozen. De mensen die er woonden verhuisden met hun hele hebben en houden naar het atol Rongerik, 80 km ten oosten van Bikini. 'Operatie Crossroads' nam een aanvang en het eiland Kwajalein in de Kwajalein atol werd als hoofdkwartier gebruikt. Op 13 januari 1946 koos de *Prinz Eugen* zee op weg naar de marinewerf in Philadelphia met een stop onderweg in Boston. Ongeveer 500 van de oorspronkelijke bemanningsleden waren aan boord, samen met een klein detachement Amerikaanse officieren en zeemiliciens. In het dok in Philadelphia werd het schip enigszins veranderd.



Boven: De eerste atoombomproef op Bikini op 1 juli 1946, toen de bom boven de Nevada tot ontploffing werd gebracht. De *Prinz Eugen* ligt rechts van de explosie. Onder: Tijdens Test B, op 25 juli, werd de bom onder water tot ontploffing gebracht. De *Prinz Eugen*, die beide explosies overleefde, lag in het noorden (achter de vuurbal) en is onzichtbaar. Let op de kustlijn rechtsboven (Keystone).





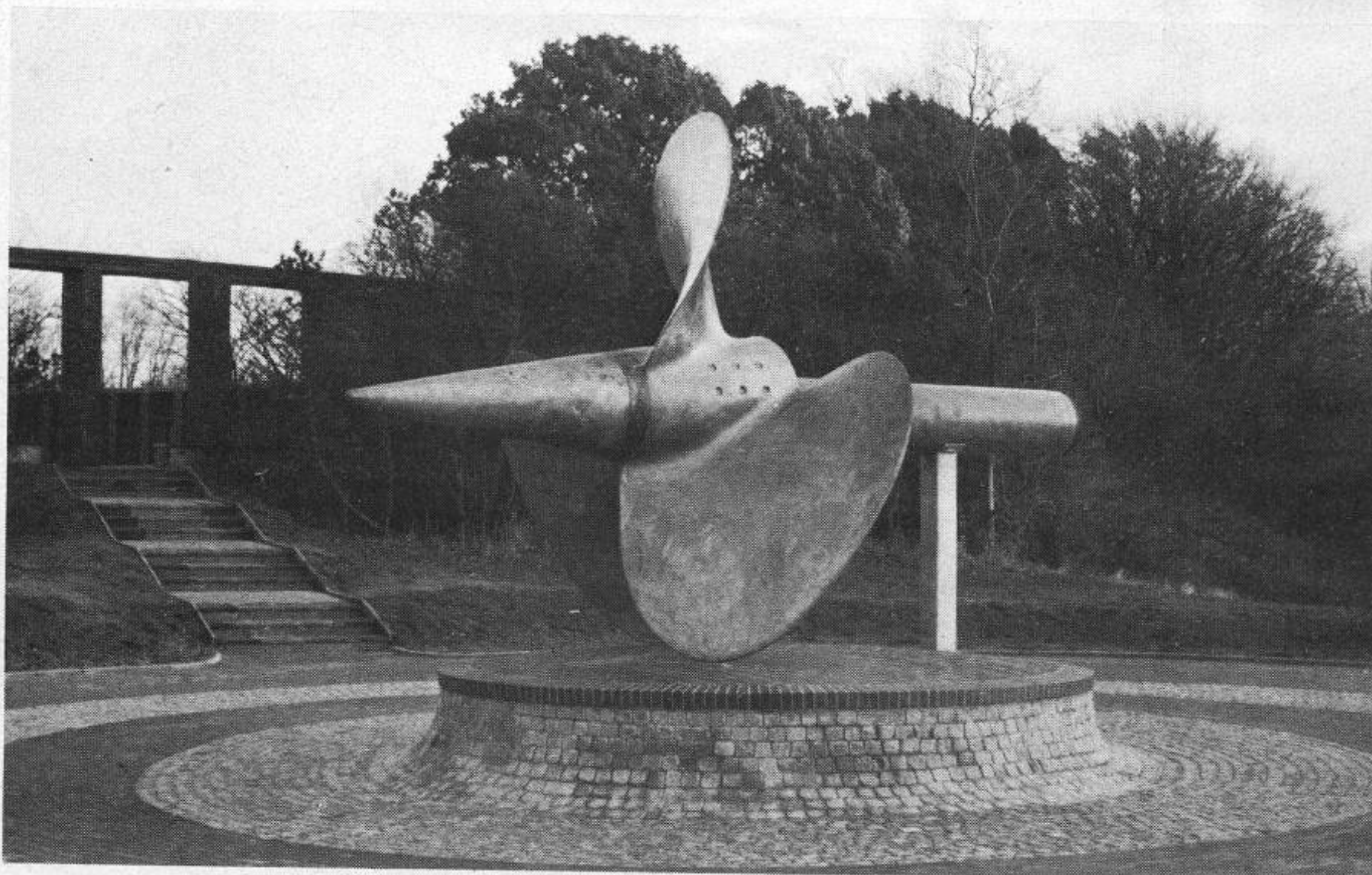
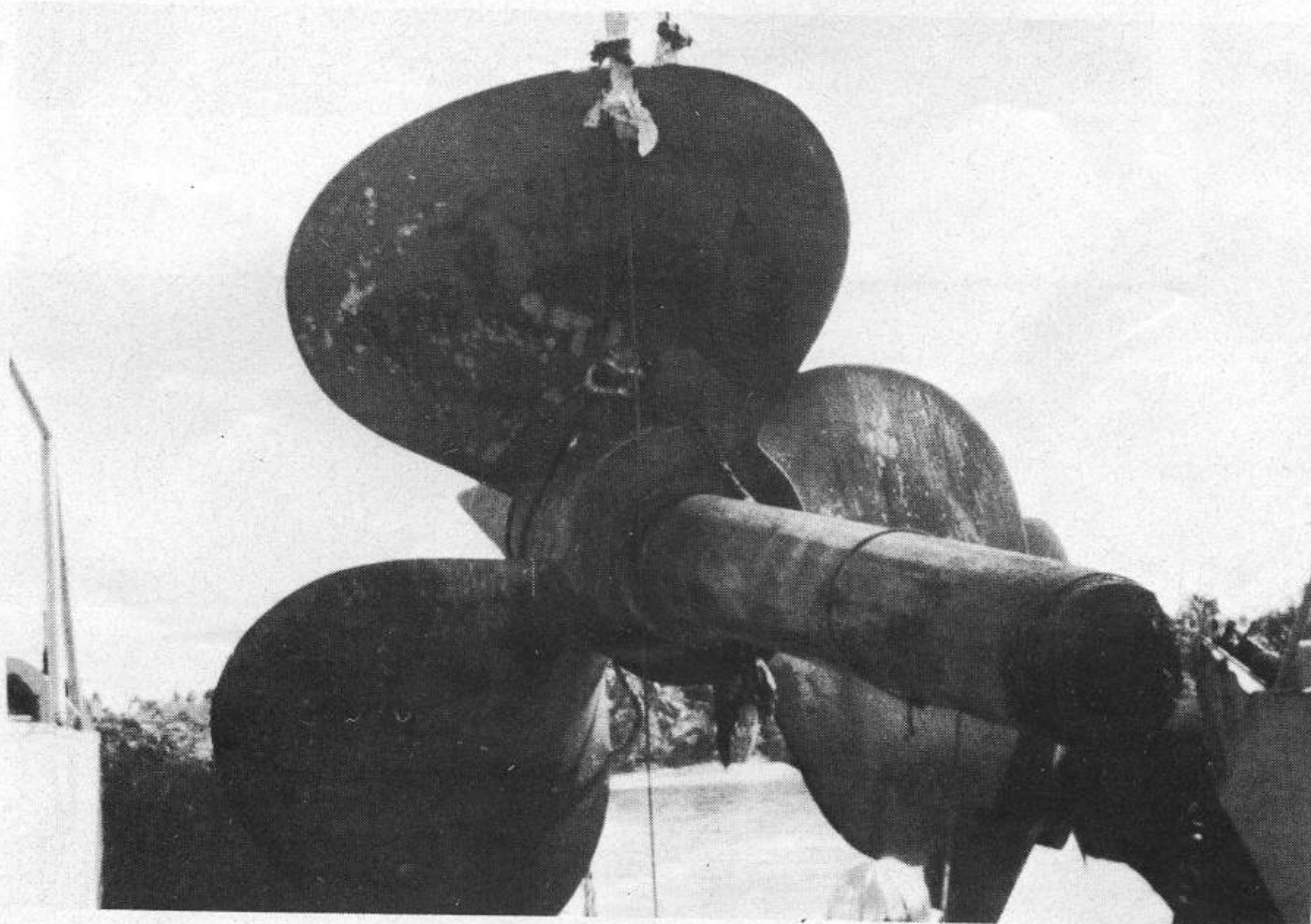
stellen. De duikers konden niets vinden en de structurele schade was klein. Het officiële rapport over het verlies van het schip zegt: 'mogelijke schade aan de luiken waardoor de ruimte benedendeks is gevolgen.'

Op een gegeven moment stelden enkele ambtenaren voor het schip naar dieper water te brengen, maar dit idee werd verworpen wegens het gebrek aan zwaar materieel en de verwachte hoge kosten. In 1970 wees een onderzoek uit dat er geen straling meer op het schip aanwezig was en op 8 september van dat jaar werd sportduiken weer toegestaan. Twee ervaren duikers, uitgerust met zuurstofapparaten, gingen op een morgen het schip binnen. Toen ze 's middags nog niet waren teruggekeerd werd er een team samengesteld om het schip te doorzoeken. John Ensign van de Kwajalein Scuba Club herinnert zich het volgende: 'De zoekactie werd gecoördineerd door majoor Wienberg van het Amerikaanse leger en er werden twee teams uitgezonden om het schip binnen te gaan. Het eerste team werd geleid door Bob Muller en het andere door mij. Midden op het schip werd het eerste stoffelijk overschot gevonden, maar het kon niet worden geborgen doordat één van de teamleden te weinig zuurstof in zijn tank had. Het tweede team kon dit wel, maar stelde het zoeken naar de tweede dode uit tot de volgende ochtend wegens ruwe zee. De volgende ochtend vond mijn team de andere dode die vervolgens werd geborgen'. Vastgesteld werd dat beide duikers gedesoriënteerd waren geraakt in het omgekeerde schip en zonder zuurstof waren komen te zitten toen ze eruit probeerden te komen. Sinds die tijd is het door de eiland-commandant verboden voor duikers om de *Prinz Eugen* binnen te gaan.

In 1973 werden de eerste stappen ondernomen door voormalige bemanningsleden van de *Prinz Eugen* om een van de schroeven naar Duitsland terug te brengen en de Duitse Marinebond diende het volgende jaar een officieel verzoek in bij de Chef Operatiën van de Amerikaanse marine. Er volgden vele onderhandelingen op hoog niveau totdat duikers van de Harbour Clearance Unit One in 1978 de opdracht kregen de bakboordschroef te verwijderen. Nadat de aandrijfvas en de stutten waren doorgezaagd, werd de 18-ton wegende schroef door een landingsvaartuig aan land gebracht en toen verscheept naar Long Beach in Californië. Daar hadden de Duitsers met de Hapag-Lloyd geregeld dat de schroef naar Kiel werd vervoerd.

Na een reis van ruim 12.000 mijl kwam de schroef weer terug in Duitsland en na een schoonmaakbeurt werd hij neergezet op een speciaal voetstuk naast het Duitse Marine Monument in Laboe en op 24 oktober 1979 voor het publiek onthuld.

Boven: Haveneenheid Eén (die deze foto's afstond) werd opgedragen de linker schroef te verwijderen. Het duurde zes uur om de aandrijfvas door te zagen en de stutten namen elk drie uur in beslag. De schroef werd toen van het asblok afgeschoven (onder) en naar Duitsland verscheept, waar zij nu kan worden bezichtigd naast het Duitse Marinemonument in Laboe bij Kiel (geheel onder).



Nummer 29

Het Kanaalgeschut



Verschijnt over drie maanden